

L'auto-journal

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS - N° 3 - 15 FÉVRIER 1976 - PRIX: 5 F

**L'APPAREIL
QUI ÉCONOMISE
26% D'ESSENCE
EN VILLE**

au banc d'essai:

PEUGEOT 104 GL

www.domisa.fr

HOMME 

Belgique : 45 FB
Suisse : 4 FS
Italie : 850 L
Espagne : 70 P
Maroc : 58 DH
Tunisie : 500 Mm
Algérie : 5 DA
Canada : 1 D 30.

au banc d'essai



www.domisa.fr



PEUGEOT 104 GL ›

CE LIONCEAU COMMENCE A RUGIR

■ Après avoir connu un démarrage des ventes plutôt lent, comme presque toutes les nouvelles Peugeot, la 104 a maintenant pris son régime commercial de croisière à un niveau très satisfaisant. La berline a été épaulée par le coupé sensiblement raccourci, mais le break se fait toujours attendre. Au dernier salon est apparue une version GL un peu plus luxueuse, légèrement mieux présentée que le modèle de base. Cette variante ne peut toutefois pas être considérée comme une véritable

FILM DE L'ESSAI

■ **PARIS-BEAUNE** (306 km). Nous sommes maintenant condamnés aux 130 km/h sur cette étape d'autoroute. La voie est pourtant bien libre et la visibilité excellente. Un peu de pluie tout de même en fin de parcours. Nous arrêtons le chronomètre à la sortie de Beaune après 2 h 24 mn, soit une moyenne de 127,5 km/h.

■ **BEAUNE - ARNAY-LE-DUC - CHATEAU-CHINON - LAC DES SETTONS - CLAMECY** (182 km). Les petites routes du Morvan sont absolument désertes, mais en altitude il tombe un peu de neige fondue. Plus loin, le revêtement est sec, nous atteignons Clamecy en 2 h 27 mn à la moyenne de 74,2 km/h.

■ **CLAMECY - BRIARE - ORLEANS** (142 km). Rien à signaler, le soleil réapparaît sur la Loire et Orléans est en vue après 1 h 51 mn à la moyenne de 76,7 km/h.

■ **ORLEANS - PARIS** (120 km). Comme d'habitude, nous roulons à 120 km/h, comme sur les routes à quatre voies séparées. Nous retrouvons le périphérique en 1 h 03 mn à la moyenne de 114,2 km/h.

■ **MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI** : 750 km en 7 h 45 mn à la moyenne de 96,7 km/h. La consommation a été de 9,2 litres (10,3 l sur l'autoroute).

super 104, puisque le moteur n'a bénéficié d'aucune amélioration. A vrai dire, il semble bien que la GL remplace pratiquement la 104 normale qui suit le triste destin de presque tous les modèles standard.

Faute d'avoir été conçue avec un hayon arrière (cette disposition si pratique est réservée chez Peugeot au coupé), la berline a tout de même bénéficié, au cours de l'exercice précédent, d'une option banquette arrière rabattable, dispositif très pratique que nous avons pu expérimenter sur la GL. De même, depuis le salon, toutes les 104 ont reçu une nouvelle commande de boîte qui avait été réclamée ici même. Bien entendu, à l'époque, le constructeur nous avait répondu qu'il n'y avait pas de problème de changement de vitesses et que la clientèle n'émettait aucune plainte à ce sujet... Extérieurement, la GL fait vraiment preuve d'une grande discrétion, aucun insigne ne permet de la distinguer : il faut s'apercevoir qu'elle est décorée d'entourages chromés de pare-brise et de lunette arrière.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Depuis la sortie de la 204, Peugeot a choisi pour ses petites voitures, jusqu'à 1 300/1 500 cm³, la traction avant et le moteur transversal. Sur la 104, le nouveau bloc en alliage léger chemisé est monté à plat, ce qui abaisse le centre de gravité et permet de gagner de la place sous le capot. Ce groupe n'a absolument pas changé depuis sa sortie ; il est toujours à un arbre à cames en tête entraîné par chaîne et, avec 954 cm³, il développe 46 ch DIN à 6 000 tr/min. La compression de 8,8 impose l'emploi de super-carburant. Comme sur la 204, la boîte de vitesses est intégrée au moteur sous le vilebrequin et elle est lubrifiée par la même huile, ce qui simplifie les vidanges, mais interdit l'emploi d'une huile spéciale. Le levier de vitesses reste au plancher, mais, comme nous le disions, les ingénieurs de Sochaux ont réétudié totalement la triglerie de commande pour la rendre plus sélective. Deux barres ont été adoptées, ce qui a résolu la question. Pour le reste, aucune nouveauté n'est à signaler ; on retrouve

les quatre roues indépendantes à ressorts hélicoïdaux, la direction à crémaillère et les freins sans assistance, disque à l'avant, tambour à l'arrière.

Rappelons qu'avec 3,58 m seulement de longueur hors-tout, la 104 reste une des plus courtes quatre portes du monde. Cette dimension a été employée au mieux à l'intérieur d'un empattement de 2,42 m. Tout a été fait pour se maintenir en dessous de 3,60 m, y compris de maigres pare-chocs sans butoirs et inefficaces parce que collés à la caisse.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Depuis sa venue au monde, la 104 se maintient, pour la vitesse maximale, entre 134 et 136 km/h. La GL ne nous a pas déçu, puisqu'elle a atteint cette fois, à Monthéry, la vitesse exacte de 134,9 km/h. Ce n'est pas beaucoup, même pour une 1 000 cm³, mais, hélas ! le temps n'est plus où l'usager était en droit d'exiger d'un constructeur de pouvoir soutenir une allure élevée. Il existe cependant encore des pays proches où la liberté est maintenue sur autoroute et il faut quand même ne pas perdre de vue qu'avec 100 cm³ de plus seulement, l'Audi 50, essayée très récemment, dépasse 148 km/h. Limitée en vitesse de pointe, la 104 fait cependant bonne figure en accélération grâce au bon étagement de la boîte. Départ arrêté, les 400 mètres sont atteints en 20 s 4/5 et les 1 000 mètres en 39 s 4/5. Les reprises, depuis 40 km/h en quatrième, sont plus laborieuses et, sur les mêmes distances, nous avons enregistré 22 s et 42 s 3/5. La voiture bénéficie tout de même d'une très bonne souplesse à bas régime et roule en quatrième à 40 km/h assez facilement. La tenue en côte est relativement bonne et, malgré la longueur de la quatrième, il n'est pas toujours nécessaire de rétrograder après un ralentissement. La troisième vitesse est un rapport particulièrement intéressant, aussi bien en montagne que pour les dépassements rapides. Comme nous l'avons dit, les changements de vitesse sont devenus très faciles et il est possible de manier le levier rapidement, sans risque d'erreur. Même la marche arrière s'enclenche aisément.

La consommation, elle non plus, n'a guère évolué, bien que nous ayons relevé aux basses allures une certaine diminution peut-être due à une meilleure mise au point de l'ensemble. On ne peut pas dire que la 104 soit gourmande, mais on ne peut pas dire non plus qu'elle soit spécialement économique ; elle se situe dans une honnête moyenne pour sa cylindrée et ses possibilités. A 70 km/h de moyenne, sur les habituels 200 km, nous avons noté 6,45 litres. Sur le parcours routier, à

96 km/h de moyenne générale, nous avons mesuré 9,2 litres, mais aussi 10,3 litres à 127 km/h de moyenne sur autoroute. La courbe établie à vitesse constante passe par 5 litres à 50 km/h, 6,75 litres à 90 km/h et 11,15 litres à 130 km/h.

SECURITE

D'emblée, Peugeot avait doté la 104 d'une tenue de route largement suffisante, amusante même, sans prendre de risques. La conduite est d'une grande facilité et la trajectoire ne subit l'influence ni des pavés, ni du vent, ni de la pluie. Cependant, l'adhérence des roues motrices est moyenne et cela se ressent en sortie de virage sur route mouillée par exemple. Dans les cas extrêmes, quelques délestages de l'avant peuvent parvenir à inquiéter le conducteur. La caisse se couche sensiblement à cause du débattement assez grand de la suspension, mais la voiture ne dérive pas. La direction montre une précision suffisante et, surtout, une douceur bien agréable pour les manœuvres de stationnement en ville. Le volant ne transmet pas de réaction. Et le rayon de braquage s'avère à peu près satisfaisant.

Le freinage continue à se passer d'une assistance, la pédale reste insuffisamment douce pour obtenir sans effort une bonne décélération. Bien entendu, la voiture reste bien en ligne sur coups de frein appuyés et les distances d'arrêt sont plutôt courtes. La résistance à l'échauffement n'est pas parfaite, mais la récupération est rapide.

CONFORT GENERAL

La suspension de la 104 donne de bons résultats sur presque tous les revêtements et elle absorbe sans réaction trop brutale la quasi-totalité des inégalités qui se présente sous ses roues. L'amortissement est bon, sauf à pleine charge où on déplore parfois des rebonds brutaux. De même, le silence de fonctionnement du moteur est digne d'éloges à tous les régimes. Malheureusement, la transmission siffle toujours de façon bien désagréable dès qu'une certaine vitesse est dépassée.

A cause de l'étroitesse des portières avant, l'accessibilité au volant pourrait être meilleure, mais, une fois installé, tout rentre dans l'ordre et les personnes de grandes tailles se trouvent fort bien dans les sièges avant. Ceux-ci sont bien dessinés avec des dossiers suffisamment hauts et enveloppants. Les glissières courbées changent l'inclinaison, ce qui ne remplace pas tout à fait les dossiers réglables toujours absents. Contrairement au coupé, la GL ne bénéficie en ce domaine d'aucune amélioration par rapport à la 104 normale. La position de conduite est très agréable,

mais les places arrière sont mesurées tout en étant bien étudiées pour une voiture de cette taille. Pour la visibilité, disons seulement que la lunette arrière s'obscurcit toujours à la moindre pluie et qu'il est à peu près impossible d'adapter un essuie-glace, qui n'a du reste pas été prévu par le constructeur.

La GL a reçu le tableau de bord et à peu de chose près l'équipement du coupé. On y trouve une montre, deux totalisateurs, une jauge lisible et les divers voyants de contrôle. Les essuie-glace sont à deux vitesses avec lave-glace électrique, le rétroviseur intérieur est à deux positions. Les commandes de chauffage clairement disposées sont aussi éclairées. Enfin, une mini-console devant le levier de vitesses supporte l'allume-cigares, la commande de la lunette arrière chauffante, en option, et la commande des quatre clignotants simultanés — signal de détresse. Un deuxième vide-poches est aménagé à gauche du volant, mais il n'y a toujours pas de boîte à gants. L'aération est très complète, grâce aux quatre vitres descendantes et à deux aérateurs rotatifs au tableau.

L'option banquette arrière repliable permet de charger des bagages à l'arrière et de faire communiquer le coffre avec l'intérieur. Le dossier se bascule sur la plage, sous la lunette ; la banquette, elle-même, se replie pour former une plate-forme de chargement. On triple ainsi le volume du coffre qui passe de 200 à environ 640 dm³. Cette option est pratique pour ceux qui voyagent à deux, avec beaucoup de bagages, ou ceux qui transportent des objets assez longs. Malheureusement, l'arrière transformable ne peut être obtenu qu'avec des garnitures en plastique.

L'accessibilité mécanique fait aussi partie du confort de l'utilisateur. Sur ce point, la 104 est toujours extrêmement mal placée, puisque le moteur et les divers organes susceptibles d'être vérifiés sont peu faciles à atteindre. Pour attraper la jauge à huile, il faut des petites mains et beaucoup de patience. Pour tout le reste, on doit avant tout enlever la roue de secours. Le système de remplissage d'huile reste un chef-d'œuvre de complications inutiles et le constructeur s'obstine à ne rien faire, ce qui est de plus en plus invraisemblable au fur et à mesure que le temps passe.

CONCLUSION

Bien conscient de l'indigence de sa 104 en finition et en équipement, Peugeot a tenu à rectifier le tir au Salon dernier. La GL « grand luxe » est ainsi apparue, mais elle ne justifie que très partiellement son appellation puisque seul le tableau de bord se trouve amélioré. Pourquoi ne pas avoir doté ce modèle des bons sièges à appuis-

tête et des couleurs vives des coupés ? Pourquoi aussi ne pas avoir adopté les phares plus larges des mêmes coupés ? Cela n'aurait pas coûté grand-chose. Il n'était pas possible pour l'instant de toucher à la mécanique en augmentant un peu la puissance et la cylindrée. Cependant, les 104 du millésime 75, à défaut d'autre chose, ont reçu une nouvelle commande de boîte tout à fait satisfaisante. Cela prouve que, quand une marque reconnaît son erreur et s'attaque au problème, la solution est vite trouvée. Il reste aussi à la 104 ses quatre portes, son moteur très moderne ainsi qu'une bonne réputation de robustesse mécanique.

Bernard CARAT

QUALITÉS

- COMMANDE DE BOITE EN GROS PROGRES
- TABLEAU DE BORD PLUS COMPLET
- Bonne suspension
- Habitabilité satisfaisante
- Freinage bien étudié
- Banquette arrière transformable (en option)

DÉFAUTS

- PERFORMANCES STAGNANTES
- MAUVAIS ACCES A LA MECANIQUE
- Médiocre visibilité arrière
- Pare-chocs symboliques
- Accessibilité discutable

VITESSE MAXIMALE
134,9 KM/H

1 000 M DEPART ARRETE
39 S 4/5

CONSOMMATION MOYENNE :
6,45 L AUX 100 KM

PRIX : 16 550 F + options

BANC D'ESSAI PEUGEOT 104 GL

LE POINT DE VUE DE MADAME

■ J'ai une révélation à faire sur la 104 GL. Des sourires incrédules se dessinent déjà sur pas mal de visages. Insensible à l'ironie, tout de go, je propose un petit problème à la portée des classes laborieuses et élémentaires : « Sachant qu'une 104 peut accueillir quatre personnes, combien faudra-t-il de véhicules pour transporter vingt Italiens ? ». Le temps de réciter la table de quatre, voire même de tracer les deux barres d'une division, de sucer son crayon et la réponse jaillit, triomphale :

Cinq voitures !
Vous pensez bien que c'est là que je vous attendais. Zéro, vous êtes tombé dans le piège. J'ai appris, en effet, en parcourant le carnet d'entretien, que la berline L ou GL, est considérée par la seule Italie comme une cinq places. Donc vingt Italiens tiennent dans quatre 104. Je suis prête à offrir un lion en chocolat aux trois à l'étroit qui réussiront la gageure de se caser derrière. A moins évidemment qu'ils n'optent (le mot est juste, il leur en coûtera 450 F) pour une banquette arrière rabattable et s'installent à leur aise par terre pour meubler l'espace ainsi libéré. D'avance, bonne chance...
Petite colle qui montre qu'on ne lit jamais assez les carnets d'entretien, perdant ainsi de nombreuses occasions de s'instruire et de s'ébaudir. Cela dit, le carnet en question est toujours pavé de dessins-rébus : devant certains croquis partiels, on est tenté de se demander si l'on détaille l'anatomie d'un trombone à coulisse ou celle d'un moteur à explosion.

Cette critique peut sembler vétille mais voici une voiture bien faite pour tenter une clientèle féminine qui n'a pas le maniement du cric dans le sang et que les subtilités mécaniques désarment volontiers. La femme en détresse s'expose ici à patouer, si elle cherche des éclaircissements.

Au volant, heureusement, elle n'aura guère de problème et pas mal de satisfactions. Tenue de route, suspension, confort avant ne méritent que des hosannas. Le rein ronronne, le dos s'épanouit. L'oreille n'est pas agressée par un moteur qui se comporte en serveur zélé et silencieux. On risque peu l'excès de vitesse sur autoroute, 130 constitue un maximum d'ambition, tous chevaux dehors. Et on ne risque pas du tout la panne sèche, à moins d'y mettre de la mauvaise volonté : le niveau réservoir est gradué en énormes chiffres, juste sous les yeux du conducteur.

Ceux de la conductrice aimeront sans doute le tableau de bord inox, le rétroviseur jour et nuit et l'éclairage vert doux des trois

cadrans. Ils seront, c'est à craindre moins convaincus par la console et le levier de vitesses un peu maigrit. Ils se voileront, l'espace d'un instant, devant la tristesse des revêtements. Le simili faux cuir des sièges est singulièrement dépourvu d'attrait et ce n'est pas le plastique gris-beige de l'habitacle qui fera battre des cils.

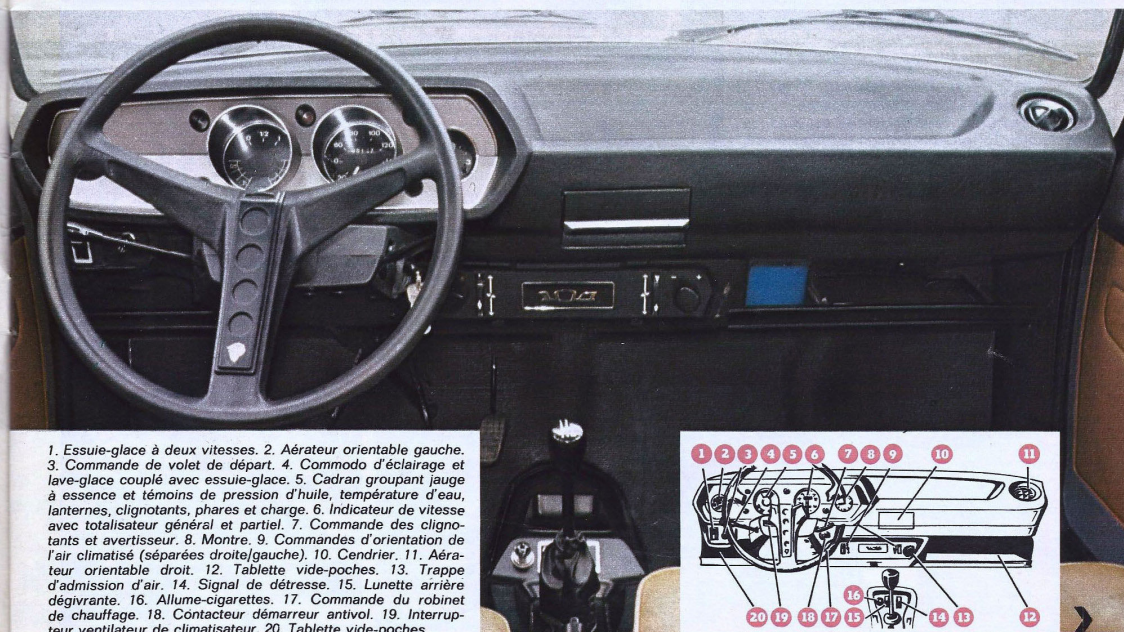
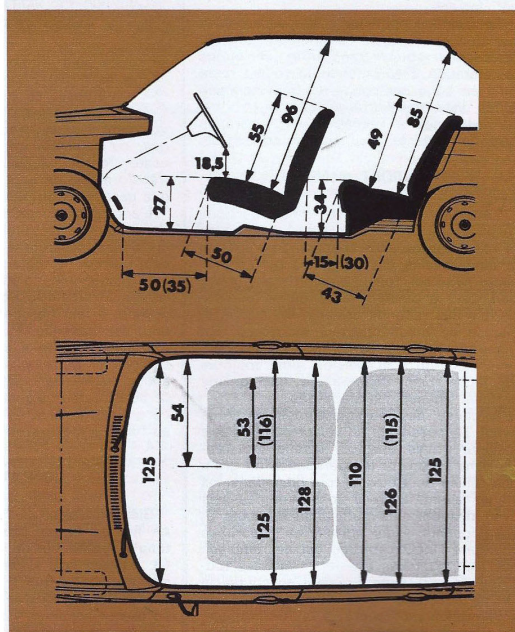
Pour ma part, j'ai cillé devant quelques emplacements saugrenus, l'allume-cigares près du levier de vitesses, et surtout la commande d'essuie-glace à l'extrémité gauche du tableau de bord peu commode et pas du tout évidente. En outre, à petite comme à grande vitesse, les balais ne nettoient qu'une portion trop congrue du pare-brise. Si un paquet de boue vient s'y écraser, vous verrez... qu'on n'y voit pas assez.

Nous attachons de plus en plus souvent nos ceintures de sécurité. Il y a lieu de s'en réjouir. Mais les mesures qui rendent la ceinture obligatoire en ville à certains endroits, à certaines heures seulement, pèchent par timidité. Une dangereuse timidité. On part de chez soi sans toujours préméditer son itinéraire. Soudain panique sur le périphérique, on a oublié de s'attacher. Alors commence une étrange gymnastique. Sans perdre la route du regard il s'agit de lâcher le volant de la main gauche, de dégrafer la ceinture, de l'ajuster et de boucler. Comme il est hors de question de s'arrêter sur une voie rapide, l'alternative est déprimante : le carambolage ou l'infraction. Quant aux impératifs nocturnes, c'est le cordon après dix heures, comme on dit son nom à la concierge : une demi-mesure pour rien. En tout cas, il est à déconseiller de se livrer à des acrobaties avec le modèle ceinture qui équipe la 104 GL. La bouclette rouge qu'il faut tirer à soi est tout à fait impropre à ces manœuvres de la onzième heure. Je le sais, j'ai essayé.

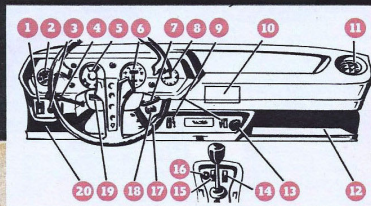
Côté ouverture, les entrées de serrures sont situées bien bas sur les portières ; le fer central qui hypothèque l'entrée d'un coffre déjà étroit n'est pas une trouvaille. Le luxe se traduit par les baquettes chromées qui enjolivent la carrosserie. J'aurais préféré qu'il se manifestât par des poignées de meilleure qualité et par des phares moins riquiqui, ceux du coupé, par exemple.

Telle quelle, la 104 GL a de trop évidentes qualités pour ne pas plaire. Il lui manque un peu d'éclat et de fantaisie pour être tout à fait séduisante.

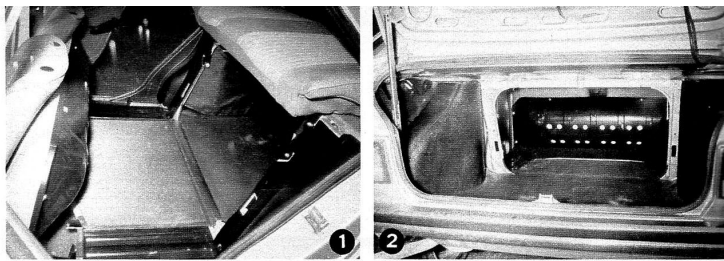
Marianne ANTOINE
Florence REMY



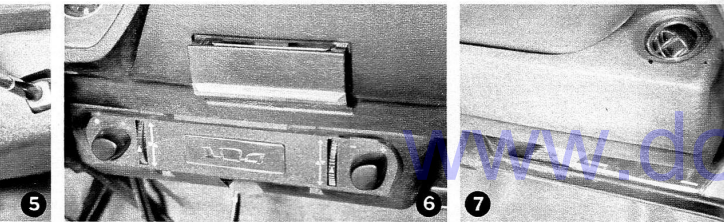
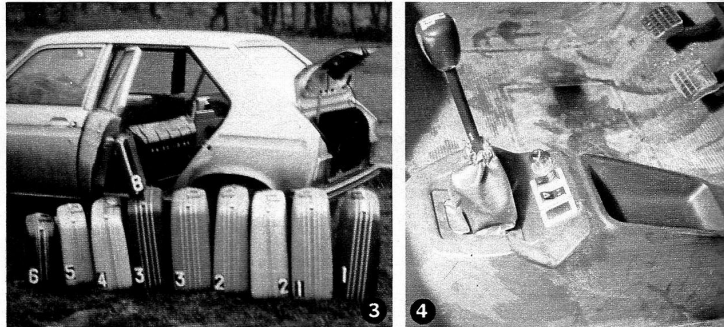
1. Essuie-glace à deux vitesses. 2. Aérateur orientable gauche. 3. Commande de volet de départ. 4. Commode d'éclairage et lave-glace couplé avec essuie-glace. 5. Cadran groupant jauge à essence et témoins de pression d'huile, température d'eau, lanternes, clignotants, phares et charge. 6. Indicateur de vitesse avec totalisateur général et partiel. 7. Commande des clignotants et avertisseur. 8. Montre. 9. Commandes d'orientation de l'air climatisé (séparées droite/gauche). 10. Cendrier. 11. Aérateur orientable droit. 12. Tablette vide-poches. 13. Trappe d'admission d'air. 14. Signal de détresse. 15. Lunette arrière dégivrante. 16. Allume-cigarettes. 17. Commande du robinet de chauffage. 18. Contacteur démarreur antivol. 19. Interrupteur ventilateur de climatisateur. 20. Tablette vide-poches.



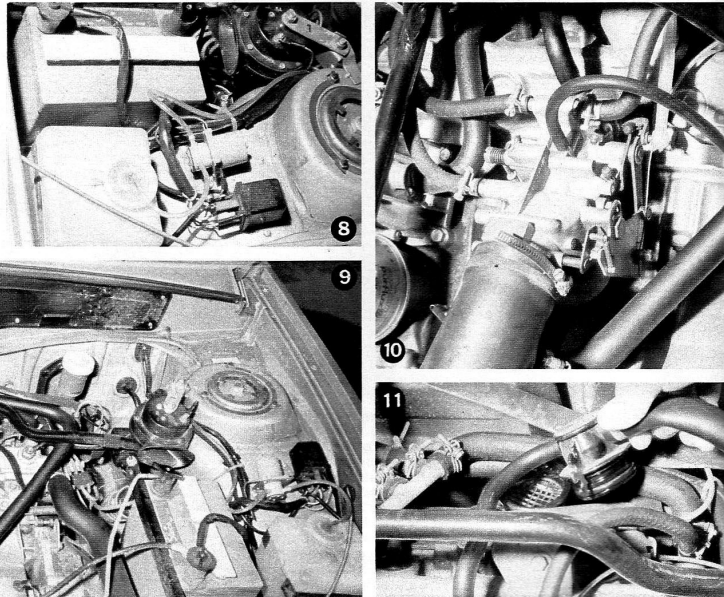
BANC D'ESSAI PEUGEOT 104 GL



1. Avec l'option banquette arrière rabattable on obtient un volume de charge intéressant auquel on peut accéder par les portes arrière ou par le couvercle du coffre traditionnel (2). 3. Il est ainsi possible de pratiquement tripler la contenance habituelle du coffre qui, selon notre mesure, passe de 201 à 641,1 dm³. 4. Sur la berline GL la console centrale, identique à celle du coupé, supporte diverses commandes. 5. Le conducteur dispose, à sa main gauche, d'une petite tablette vide-poches sous la planche de bord. 6. La climatisation reste difficile à doser, les commandes sont de constitution légère. 7. Côté passager, une tablette vide-poches tentera de compenser l'absence de boîte à gants.



8. La berline GL dispose, comme le coupé, d'un essuie-glace à deux vitesses et surtout d'un lave-vitre électrique. 9. Le moteur, disposé transversalement, est incliné à 72° vers l'arrière, il est presque à plat. Si cette disposition est ingénieuse, elle rend l'accessibilité problématique. 10. Le carburateur est horizontal, ce qui est assez rare maintenant. 11. Bête noire des pompistes et des particuliers consciencieux, le bouchon de remplissage d'huile, servant également de support aux fils de bougies et aux tubes de réaspiration des vapeurs d'huile doit être amélioré.



CARACTERISTIQUES

■ **MOTEUR** : Puissance fiscale : 5 CV. Cylindrée : 954 cm³. Quatre cylindres en ligne. Monté transversalement au-dessus de l'essieu avant et incliné à 72° vers l'arrière. Alésage : 70 mm. Course : 62 mm. Refroidissement à eau avec circuit hermétique comprenant pompe, thermostat et vase d'expansion. Contenance du circuit de refroidissement : 5,6 litres. Ventilateur électrique commandé par thermo-contact. Alimentation par un carburateur simple corps horizontal. Filtre à air à élément filtrant huilé. Contenance du réservoir : 40 litres. Allumage par distributeur et bobine. Batterie 12 V 30 Ah. Alternateur 500 W. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 4 litres. Soupapes en tête en V commandées par culbuteurs. Arbre à cames en tôle entraîné par chaîne. Chemises de cylindres humides et amovibles. Culasse et bloc cylindre en aluminium. Puissance maximale : 46 ch DIN à 6 000 tr/mn (50 ch SAE à 6 250 tr/mn). Couple maximal : 6,88 mkg DIN à 3 000 tr/mn (7,43 mkg SAE à 3 000 tr/mn). Rapport volumétrique : 8,8 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Ensemble motopropulseur à l'avant. Roues avant motrices. Embrayage monodisque sec, mécanisme à diaphragme et commande mécanique par câble. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés avec carter commun au moteur. Levier de commande au plancher.

■ **RAPPORTS DE BOITE** : 1^{er} 3,8835 : 1 ; 2^e 2,2962 : 1 ; 3^e 1,5015 : 1 ; 4^e 1,0422 : 1 ; M. AR. 3,5676 : 1 ; couple droit à denture hélicoïdale, 4,0667 : 1 (15 x 61).

■ **DIRECTION** : A crémaillère. Nombre de tours de volant : 3 1/2. Démultiplication : 18,38 : 1. Rayon de braquage : 4,70 m.

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Ensemble monocoque. Suspension avant à roues indépendantes, type MacPherson, avec jambes élastiques et bras simples inférieurs. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques intégrés. Barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes, à bras tirés avec jambes élastiques. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques.

■ **FREINS** : A disque à l'avant, à tambour à l'arrière avec répartiteur agissant sur les roues arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 135 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 770 kg (470 kg à l'avant, 300 kg à l'arrière). Longueur : 3,58 m. Largeur : 1,52 m. Hauteur : 1,39 m. Empattement : 2,42 m. Voie avant : 1,29 m. Voie arrière : 1,24 m.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 48,2 ch/l DIN (52,4 ch/l SAE). Puissance à la tonne : 59,7 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 1 239 cm³. Rapport poids/puissance : 16,7 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 470 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI** : Phares Cibié. Alternateur S.E.V. Marchal. Bougies Champion BN 9Y. Démarreur Ducellier. Allumeur Ducellier. Carburateur Solex 32HNSA. Pneumatiques Michelin ZX.

EFFICACITE DE FREINAGE

■ Pour ne pas bloquer les roues, nous avons appliqué une pression de 20 kg sur la pédale au lieu de 30, nos essais étant effectués à 100 km/h. Au premier essai, les freins étant froids, nous avons obtenu une décélération moyenne de 7 ms². La durée totale de freinage a été de 2 s 95 et la valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage de 8,8 ms², représentant une efficacité de 88 % (100 % équivalent à une décélération de 9,81 ms², valeur considérée comme maximale en matière de freinage). Nous avons ensuite effectué, coup sur coup, neuf freinages de même importance et nous avons enregistré la dixième. La décélération moyenne a alors été de 4,85 ms² pour une durée totale de freinage de 4 s 70. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage ayant été de 5,4 ms², elle représente une efficacité de 54 %. Nous avons donc enregistré une perte assez importante de 34 %. Nous constatons une fois de plus le bon rapport de démultiplication du maître cylindre et des cylindres de roues qui permet de se passer d'assistance. La perte à chaud est sensible, mais la récupération est rapide. A froid, nous nous sommes arrêtés sur 47 mètres et à chaud sur 63,10 m.

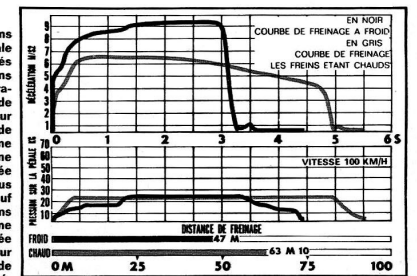


DIAGRAMME DES VITESSES

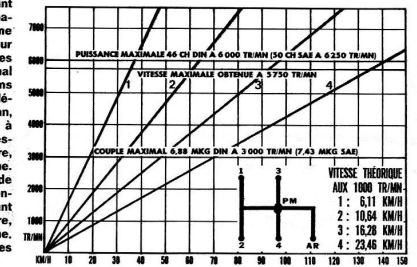
■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les traits obliques partant du point zéro donnent les vitesses possibles pour chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Sachant que l'on obtient le meilleur rendement en utilisant le moteur dans des régimes compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale, nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la première à 7 000 tr/mn, la deuxième à 6 800 tr/mn et la troisième à 6 700 tr/mn, obtenant ainsi les vitesses respectives suivantes : 42,5 km/h en première, 70 km/h en deuxième et 108 km/h en troisième. En conduite touristique et sans recherche de performance, nous nous contenterons de monter chaque rapport à 4 000 tr/mn obtenant ainsi une vitesse de 24 km/h en première, 42,5 km/h en deuxième et 65 km/h en troisième. Ces vitesses étant réelles, celles indiquées par le compteur se révéleront supérieures.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

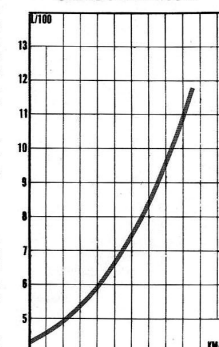
Conditions météo : pression barométrique 750 mm Hg. Vent WSW 2 à 6 ms. Température 9°S. Hygrométrie 77 %.

1. — **ESSAIS DE VITESSE MAXIMALE SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY** (anneau 2 548,24 m) : Avec une personne, 1^{er} tour : 1 mn 08 s 3/5 soit 133,7 km/h ; 2^e tour : 1 mn 08 s 1/5 soit 134,5 km/h ; 3^e et 4^e tour : 1 mn 08 s soit 134,9 km/h.

11. — **ESSAIS DE CONSOM. MAXI. ET DE CROISIERE** : a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 9,2 l aux 100 à 96,7 km/h de moyenne. b) Consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 kilomètres : 6,45 l à 70 km/h de moyenne.

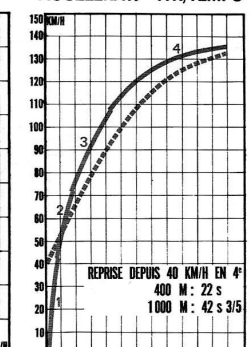


CONSOMMATION



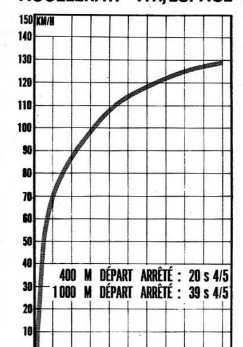
■ Roulant à vitesse constante en quatrième avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de 4,4 l à 40 km/h - 4,65 l à 50 km/h - 5 l à 60 km/h - 5,45 l à 70 km/h - 6 l à 80 km/h - 6,75 l à 90 km/h - 7,55 l à 100 km/h - 8,6 l à 110 km/h - 9,8 l à 120 km/h - 11,15 l à 130 km/h et 11,9 l à 134,9 km/h.

ACCELERAT. VIT./TEMPS



■ Avec deux personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint 40 km/h en 3 s 7/10 - 50 km/h en 5 s 2/10 - 60 km/h en 6 s 8/10 - 70 km/h en 8 s 9/10 - 80 km/h en 11 s 5/10 - 90 km/h en 14 s 3/10 - 100 km/h en 18 s - 110 km/h en 22 s 8/10 - 120 km/h en 30 s - 130 km/h en 42 s 5/10. En pointillés, courbe de reprise depuis 40 km en quatrième.

ACCELERAT. VIT./ESPACE



■ Nous avons obtenu 69,5 km/h aux 100 m - 86,5 km/h aux 200 m - 98,5 km/h aux 300 m - 107,5 km/h aux 400 m - 113,5 km/h aux 500 m - 117,5 km/h aux 600 m - 121 km/h aux 700 m - 124 km/h aux 800 m - 126,5 km/h aux 900 m - 128,5 km/h aux 1 000 m.

Essais Séjourné
Robert SÉJOURNÉ