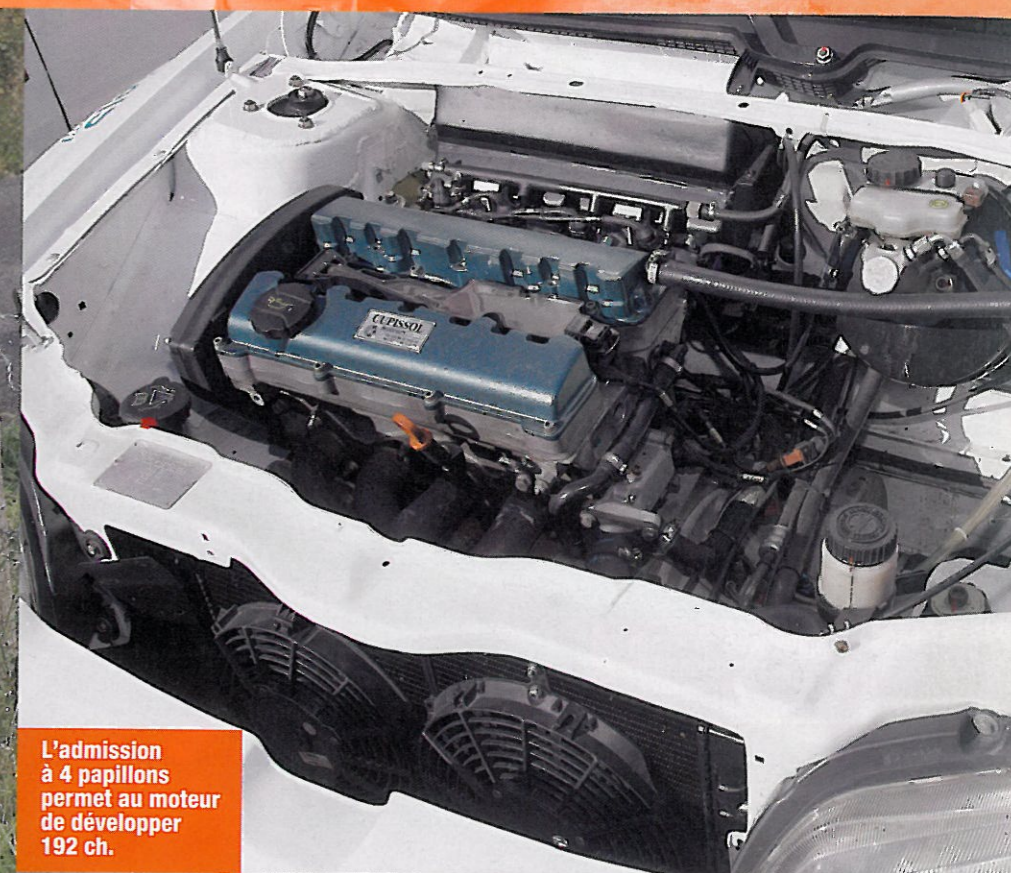
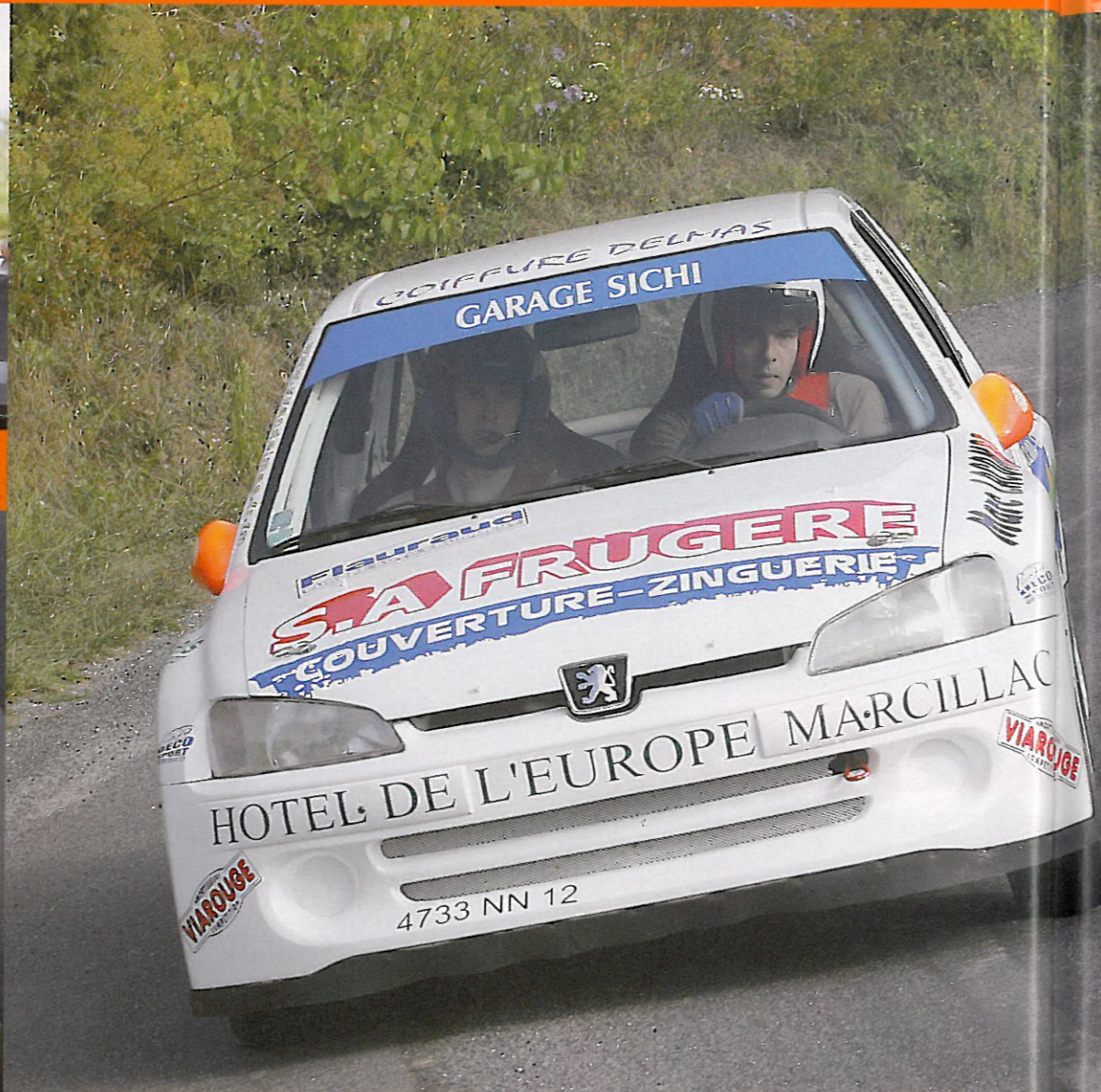
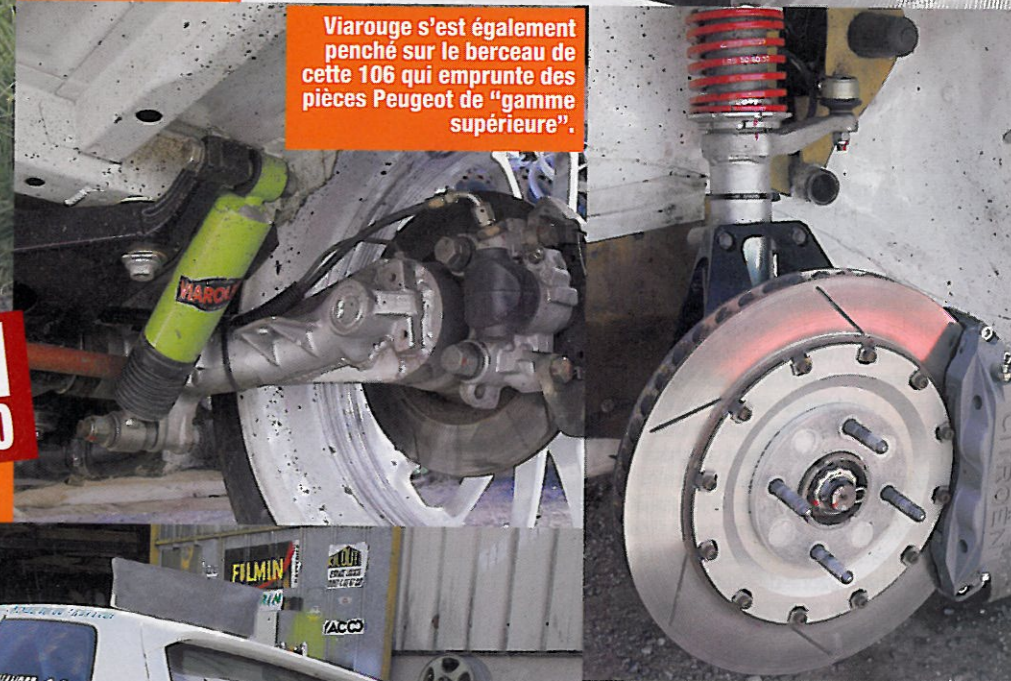


La mini 106 Maxi !  
 Frein à main travaillé pour le pilote.



L'admission à 4 papillons permet au moteur de développer 192 ch.



Viarouge s'est également penché sur le berceau de cette 106 qui emprunte des pièces Peugeot de "gamme supérieure".

# "THE LITTLE BIG" 106

**ESSAI**  
 106 16S F2000

**Attention, ça déménage. La 106 F2000, dorénavant ex-Yvan Delmas, est une vraie maxi. Un joli petit monstre, monté et mis au point par son pilote, qui peut se vanter d'un palmarès des plus flatteurs. Son nouveau propriétaire a une arme de première catégorie en mains.**

**T**oujours en direct de la base d'essai de Christian Lacaze, à Saint-Julien-de-Rodelle, nous avons gardé le meilleur pour la fin : l'essai de la 106 S16 F2000 version Yvan Delmas qui vient d'ailleurs de changer de propriétaire. C'est maintenant aux mains de Gilles Hernandez que la "little big 106" va avoir affaire. Et Yvan, il la connaît sur le bout des gants son auto, puisqu'il

en est le concepteur. Parti d'une version "étroite" avec laquelle il a couru pendant une année pour ensuite la transformer en configuration "maxi". Au premier abord, on imagine déjà les prétentions de la Peugeot par rapport à ses petites sœurs précédemment essayées. D'un petit coup d'oeil nonchalant, on s'aperçoit de suite que le travail de fabrication aussi bien de l'extérieur que de l'intérieur a été soigné. Posée sur ses énormes roues

de 17 pouces, le galbe de la Lionne est plus musclé, plus agressif. On trouve par exemple des voies élargies de plus de 13 cm à l'avant et 10 cm à l'arrière si on compare avec l'auto de "Pela". Bien sûr, sous le capot, on trouve du gros matériel avec un bloc de 1 587 cm<sup>3</sup> 16 soupapes sorti des ateliers Cupissol qui revendique actuellement une puissance de 192 ch aux alentours de 8 400 tr/mn contre 175 grâce notamment à l'apparition d'une admission à 4 papillons.

La boîte de vitesses 6 rapports à crabots a été remplacée par une séquentielle Sadev toujours à 6 rapports courts, sans oublier l'indispensable autobloquant.

### LA GUERRE DU POIDS

La liaison au sol n'est évidemment pas restée d'origine. Trains avant et arrière sont renforcés. Pour l'avant, on découvre des jambes de force de 106 Maxi accolées à d'énormes portemoyeux provenant de 306 Maxi afin



d'assurer le bon grip et le guidage de la Lionne. Et le travail ne s'arrête pas là car, réglementation oblige, la barre stabilisatrice a dû être retirée. Il a donc fallu trouver un bon compromis pour l'amortissement de l'auto. Et c'est encore avec la complicité de Viarouge que les bons réglages ont été trouvés. Ressort linéaire plus gros avec compensateur et tarage plus faible pour une meilleure stabilité à basse vitesse. Une fois installé au poste de pilotage, on note un achar-

106 16S GrF2000

### MOTEUR

Type : TU5J4  
Cylindrée : 1 587 cm<sup>3</sup>  
Nombre de cylindres : 4  
Nombre de soupapes : 16  
Alésage x course (mm) : 78,5 x 82  
Puissance maxi :  
192 ch à 8 400 tr/mn  
Gestion moteur : DTA/Cupissol

### TRANSMISSION

Boîte de vitesses : 6 Sadev  
séquentielle  
Embrayage : Monodisc  
Différentiel : Autobloquant Sadev

### SUSPENSIONS

Avant : Viarouge  
Arrière : Viarouge  
Amortisseurs : Viarouge

### FREINAGE

Disques AV : 345 mm ép. 28 -  
4 pistons Alcon  
Disques AR : 247 mm ép. 8 -  
2 pistons Bendix

### ROUES

Pneus : Michelin 17x73x17  
Jantes : 7j x17

### DIMENSIONS

Longueur : 3 690 mm  
Largeur : 1 720 mm  
Empattement : 2 390 mm  
Voies AV/AR : 1 540/1 460mm

### POIDS

880 kg

### RESERVOIR

45 litres

reste disponible à bas régime, il n'en est pas moins rageur à partir du moment où l'on reste dans sa tranche d'utilisation optimale située au-dessus de 5 000 tr/mn et ce jusqu'à 8 000 tr/mn ! Dans la dernière partie où l'on sort d'un gauche pour un double droite à fond de quatre, la 106 accuse une petite prise de roulis maîtrisée car le vertical - malgré une forte contrainte latérale - n'est pas pris à défaut. Bilan très positif pour cette 106 Groupe F2000. Elle garantit un réel plaisir de pilotage et tout est pratiquement là pour se croire dans une Super 1600. Gueule d'enfer, boîte séquentielle, moteur d'abeille... De plus, elle peut se vanter d'un très beau palmarès dans la région Midi-Pyrénées avec Yvan Delmas à son volant. Je suis sûr qu'elle ne décevra pas son nouvel acquéreur Gilles Hernandez... **RM**

Remerciements à Xavier Barrau pour avoir rassemblé voitures et pilotes, Christian Lacaze, Bernard Bathedou, Yvan Delmas, François Pelamourgues, Gilles Hernandez, Lilian Bouzid...

## » 106 16S F2-13

### A louer

Sachez que pour 1 000 € vous pouvez me louer pour un Régional. Je suis blanche et j'appartiens à Yvan Delmas. Certes je ne suis pas de dernière génération puisque je suis issue du Volant 106, mais j'ai l'avantage de ne pas me traîner à condition de savoir exploiter au mieux mon 1 587 cm<sup>3</sup> 16 soupapes de 158 ch à 6 500 tr/mn. Je dispose d'une boîte de vitesse

5 rapports synchro de type BE4 à pont court accouplée à un autobloquant Sadev. Pour avaler le tarmac je dispose de 4 amortisseurs Viarouge et au cas où il faudrait ralentir, vous pouvez faire confiance à mes disques de 280 mm à l'avant avec étriers Alcon 4 pistons et 247 mm à l'arrière, montage d'origine. Mon comportement général reste très "typé" Peugeot avec un train arrière réactif si on me

sollicite avec trop de brutalité. Il ne faut pas hésiter à chercher les tours moteurs dans les derniers retranchements car je suis moins "élastique" dans les bas régimes. Mon vertical ne pose pas de problème

majeur, juste un peu trop retenu en détente à l'arrière à en juger par mes petits tres-sautements lors de freinages. Donc n'hésitez pas à venir m'essayer car j'ai en plus la réputation d'être fiable...



L'habitacle a subi une cure d'amaigrissement pour atteindre le poids mini autorisé : 880 kg.

La boîte 6 séquentielle nécessite l'affichage du rapport engagé.

Etrier d'épaisseur 8 à l'arrière.

«C'est pas super comme jouet ça ?»

nement certain sur les ambitions d'amaigrissement de l'auto pour atteindre le poids mini autorisé : 880 kg. Elle est tout simplement dépouillée. Même pas un petit sapin senteur vanille du Cantal sur le rétroviseur ! La planche de bord est on ne peut plus simple. Juste le compte-tours d'origine et un gros afficheur rouge pour connaître le rapport engagé. D'ailleurs, Yvan m'explique qu'il vient de régler l'afficheur à clignoter au régime moteur de 6 600 tr/mn, zone de couple maximum, et m'invite donc à passer un rapport supérieur à ce moment, sachant que le rupteur entre en action à 8 500 tr/mn. Pas de doute, j'ai de la marge. Le pommeau de levier de vitesse fait maison, disposé à droite du volant façon Citroën DS, tombe idéalement sous la main. Pour info, je dispose d'une procédure de départ ainsi que d'un anti-patinage qui ne fonctionne que sur le premier

rapport. Dernière recommandation où l'on me conseille d'embrayer à chaque changement de rapports, certainement par souci de préserver la boîte. Le son du 4 cylindres émet un joyeux ronflement et je m'empresse de tirer sur le manche pour engager la 1ère. Le fameux "clonc" ainsi que l'afficheur me confirme le rapport enclenché. La pédale d'embrayage se montre assez souple et la 106 commence à prendre le large dans le sens de la descente où je m'applique à chauffer les freins ainsi que l'épaulement des pneumatiques en donnant de forts coups de volants répétés.

### "ÇA ENVOIE DU BOIS"

Première constatation, pas besoin de tirer comme un sourd sur le levier de vitesses. Les rapports s'enchaînent comme dans du beurre. Vous me direz que c'est normal puisque j'utilise l'embrayage. Mais étant de nature curieuse, pendant ma deuxième

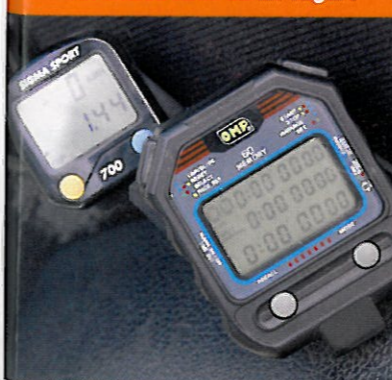
Cette 106 offre un réel plaisir de pilotage.



descente, je m'autorise quelques changements de rapports à la volée, simplement en soulageant l'accélérateur... Le verdict reste le même. Sauf que dans ce cas, on gagne juste

quelques dixièmes. Bref, la boîte est un pur régal. Vient maintenant le départ où, à peine lancé, l'afficheur sur 1 clignote déjà. Et cela jusqu'au bout de la ligne droite où j'arrive pratiquement "à donf" de 5e. Deuxième constatation, l'ensemble moteur boîte peut s'émouvoir d'une parfaite cohésion car on a vraiment une sensation de puissance. En étant plus clair : "ça envoie du bois...". Pour la partie décé-

La guerre contre le chronomètre est lancée avec un tel engin !



lération, attention gros freins. Les disques de 345 mm à l'avant pincés par des étriers Alcon 4 pistons assurent un mordant viril. L'attaque est franche et constante, la pédale est dure, donc il faut bien doser. Dans le droit qui se referme, un léger retard de braquage m'oblige à soulager l'accélérateur de façon à encourager une légère dérive du train arrière afin de ramener la proue plus à l'intérieur. Celui-ci obéit en

amorçant un léger ripage, preuve de la tolérance de cette "little big 106". Soulignons aussi la précision et la souplesse de la direction, qui plus est, très bien filtrée car à aucun moment je n'ai ressenti de remontée de couple. En revanche, dans les relances à partir de la troisième, je suis obligé de dépasser la zone dès 6 600 tr/mn imposée par Yvan pour pouvoir rester dans le couple. Même si le 1 600 cm<sup>3</sup>

## YVAN DELMAS CONNAIT SUR LE BOUT DES GANTS SON AUTO, PUISQU'IL EN EST LE CONCEPTEUR. ELLE PEUT SE VANTER D'UN BEAU PALMARES.