

## PEUGEOT 104 ZS COUPE

(Bernard Carat, Robert Séjourné, L'Auto Journal, 1.1976)



### CE N'EST PAS LE GENRE DE LA MAISON...

Quelle mouche a piqué Peugeot lorsque fut élaboré le coupé 104 ZS ? Ce constructeur d'habitude si posé...  
Le coupé 104, la plus courte des voitures françaises, se vendait correctement sans plus et il était nécessaire

### CARACTERISTIQUES GENERALES

Le moteur de la ZS est toujours un quatre cylindres de 2400 cm<sup>3</sup>, tout en métal léger, monté transversalement à l'avant.  
La puissance atteint la valeur élevée de 66 ch DIN à 6 200 tr/mn tandis que le couple moteur est de 8,5 kgm.  
La démultiplication de la direction reste la même, 3,3 tours de volant d'une butée à l'autre et le système est à assistance.  
A l'extérieur les changements sont beaucoup moins apparents puisque seules les nouvelles roues permettent

### PERFORMANCES ET CONSOMMATION

La maison Peugeot annonce une allure de pointe supérieure à 155 km/h, ce qui pour un coupé est remarquable.  
La boîte de vitesses donne toute satisfaction aussi bien pour l'échelonnement que pour la synchronisation.  
Le manque de souplesse se retrouve naturellement dans les consommations routières. Si à 75 km/h de

### SECURITE

Il est évident que la conduite du coupé ZS est très amusante non seulement à cause de son moteur mais aussi de sa tenue de route.  
De prime abord, le freinage fait très bonne impression grâce à l'assistance qui réduit beaucoup l'effort à

## CONFORT GENERAL

La suspension de la ZS, un peu durcie par les barres stabilisatrices, dispose encore d'un bon débattement.  
L'accessibilité, aux deux grandes places avant est très facile grâce aux larges portières. La visibilité n'a  
Le moteur de la ZS n'est pas spécialement discret surtout à haut régime où la chaîne de distribution se t

## CONCLUSION

**La 104 ZS c'est avant tout un moteur, seulement un moteur, serions-nous tentés de dire. La conclusion**  
**Sur autoroute, elle est plus intéressante mais alors sa faible longueur ne sert à rien, Il semble qu**

## FILM DE L'ESSAI

- **PARIS - BEAUNE** (306 km) : Le temps est variable sur l'autoroute et des travaux nous ralentissent
- **BEAUNE - CHATEAU-CHINON - LAO DES SETTONS - CLAMECY** altitude, nous traversons des zones
- **CLAMECY - BRIARE - ORLEANS** nous retrouvons le beau temps, la traversée de Briare est difficile à c
- **ORLEANS - PARIS** (120 km) : La nuit est tombée, le vent nous pousse mais la pluie reprend à mi-p
- **MOYENNE GENERALE** (750 km) : En 7 h 32 mn à la moyenne de 99,5 km/h. La consommation a été d

QUALITES                      DEFAUTS

TRES BONNES PERFORMANCES

BOITE TRES MANIABLE

BONNE TENUE DE ROUTE

Conduite amusante

Equipement complet

Très bons sièges

Arrière transformable      MANQUE DE PUISSANCE A BAS REGIME

FREINAGE PEU ENDURANT

BRUITS DE ROULEMENT

Consommation plutôt élevée

Cadrans trop petits

Mécanique peu accessible

Pare-chocs symboliques

VITESSE MAXIMALE : 155,4 KM/H

1 000 M DEP. ARRETE : 35 S 4/5

CONSOMMATION MOYENNE : 6,85 L AU 100 KM

PRIX : 20 750 F

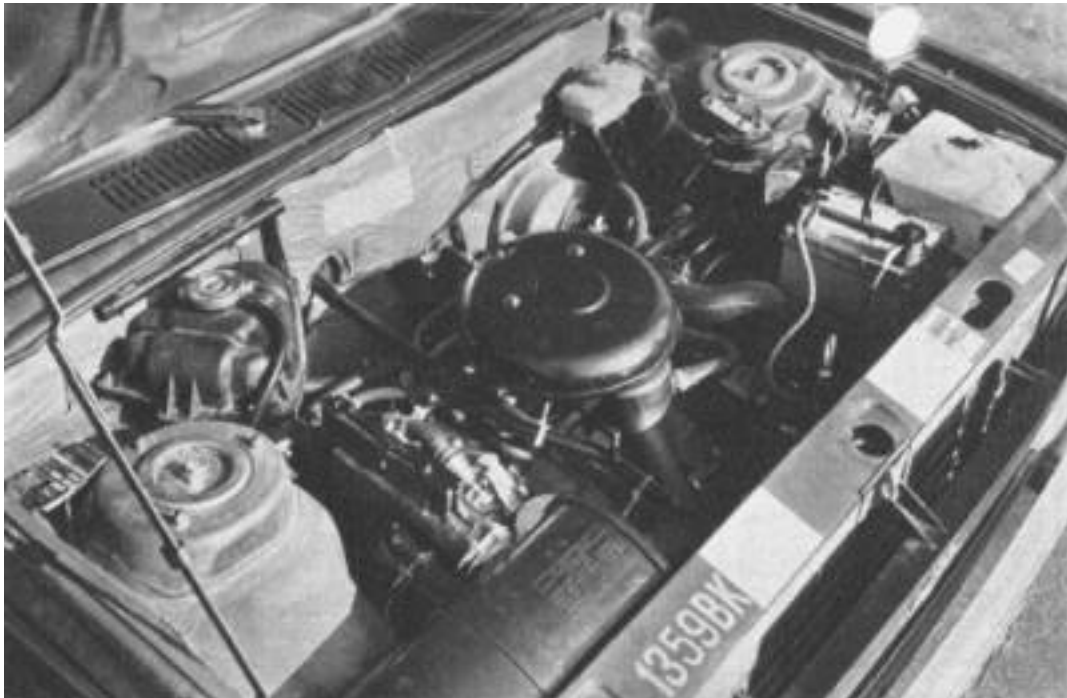
(essuie-glace AR 350 F)

Écrit par Administrator  
Jeudi, 11 Juin 2009 10:36 -

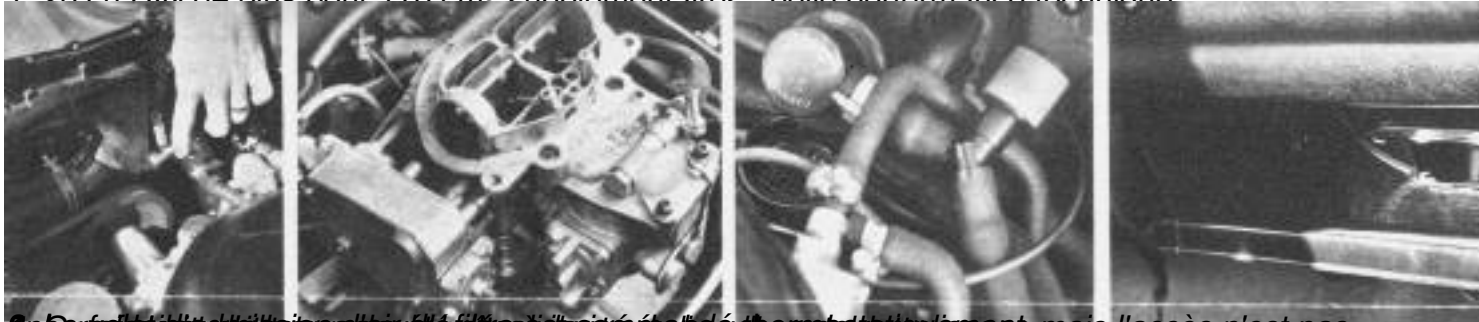


- 1. Aérateur orientable gauche. - 2. Compte-tours. - 3. Cadran groupant voyants de contrôle et jauge

Écrit par Administrator  
Jeudi, 11 Juin 2009 10:36 -



1. 20 ch DIN de plus pour 170 cm<sup>3</sup> supplémentaires : belle performance technique

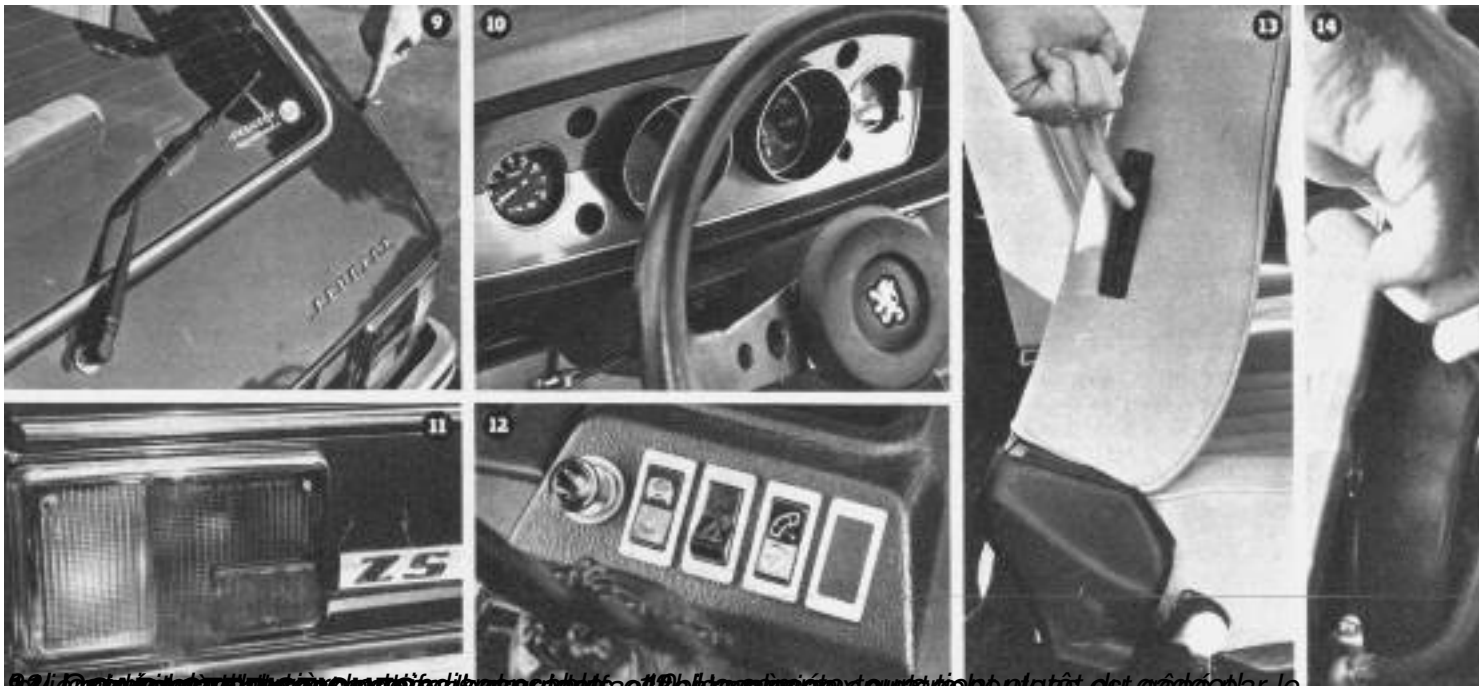


2. Facile d'accès, le banchon est à l'arrière, à l'abri des saletés, mais l'accès n'est pas



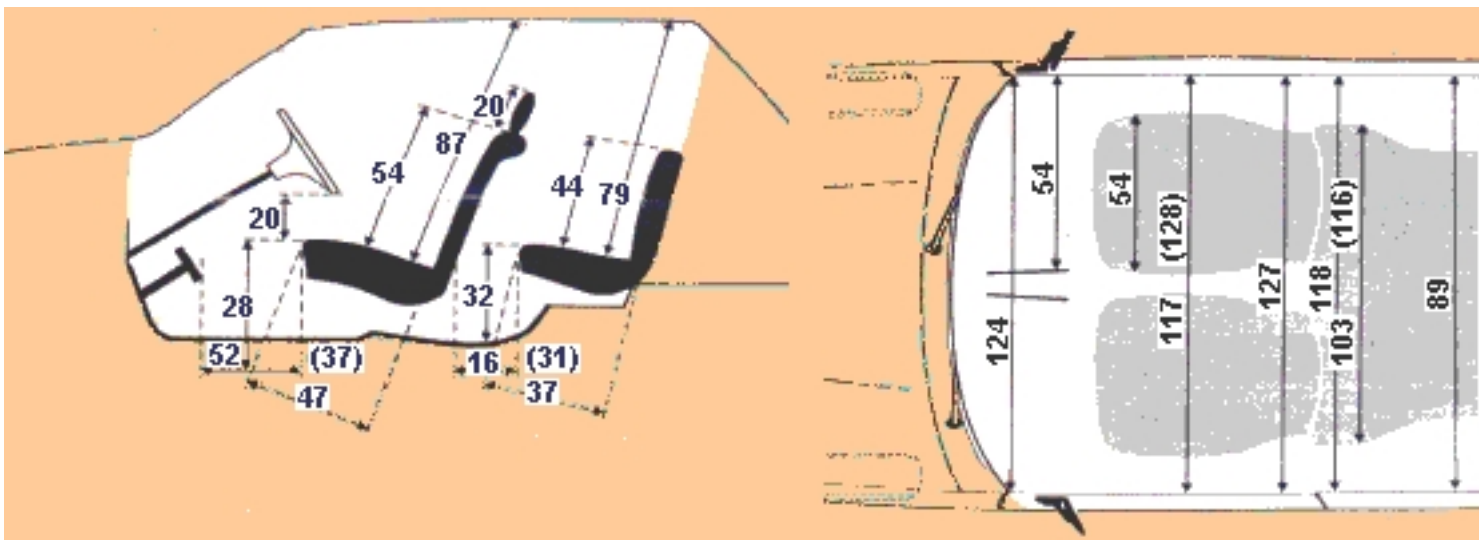
3. Le banchon est à l'arrière, à l'abri des saletés, mais l'accès n'est pas facile

Écrit par Administrator  
 Jeudi, 11 Juin 2009 10:36 -



9 La garniture du pare-brise est constituée de deux blocs. 10 La suspension avant est protégée par le

- . **MOTEUR** : Puissance fiscale : 6 (3) . Quatre cylindres en ligne, m
- . **TRANSMISSION** : Ensemble motopropulseur à l'avant. Roues avant motrices. Embrayage mo
- . **RAPPORTS DE BOIT** : l ère : 3,881 : 1 ; 2 e
- . **DIRECTION** : à crémaillère. Nombre de tours de volant: 3,3. Rayon de braquage : 4,35 m
- . **CHASSIS SUSPENS** : Caisse autoporteuse. Suspension AV à roues indépendantes type McPhers
- . **FREINS** : A disque à l'avant, à tambour à l'arrière avec dispositif d'assistance. Compe
- . **PNEUMATIQUES** : 145 SR.13.
- . **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 805 kg. (485 kg à l'AV 320 kg à l'AR). Longueur : 3,3
- . **CARACTERISTIQUE** : Puissance au litre : 58,7 ch/l DIN. Puissance à la tonne : 81,9 ch. Cylindrée
- . **EQUIPEMENT DE LA** : Phares Marchal. Alternateur SEV Marchal. Batterie Baroclem. Bobine SEV



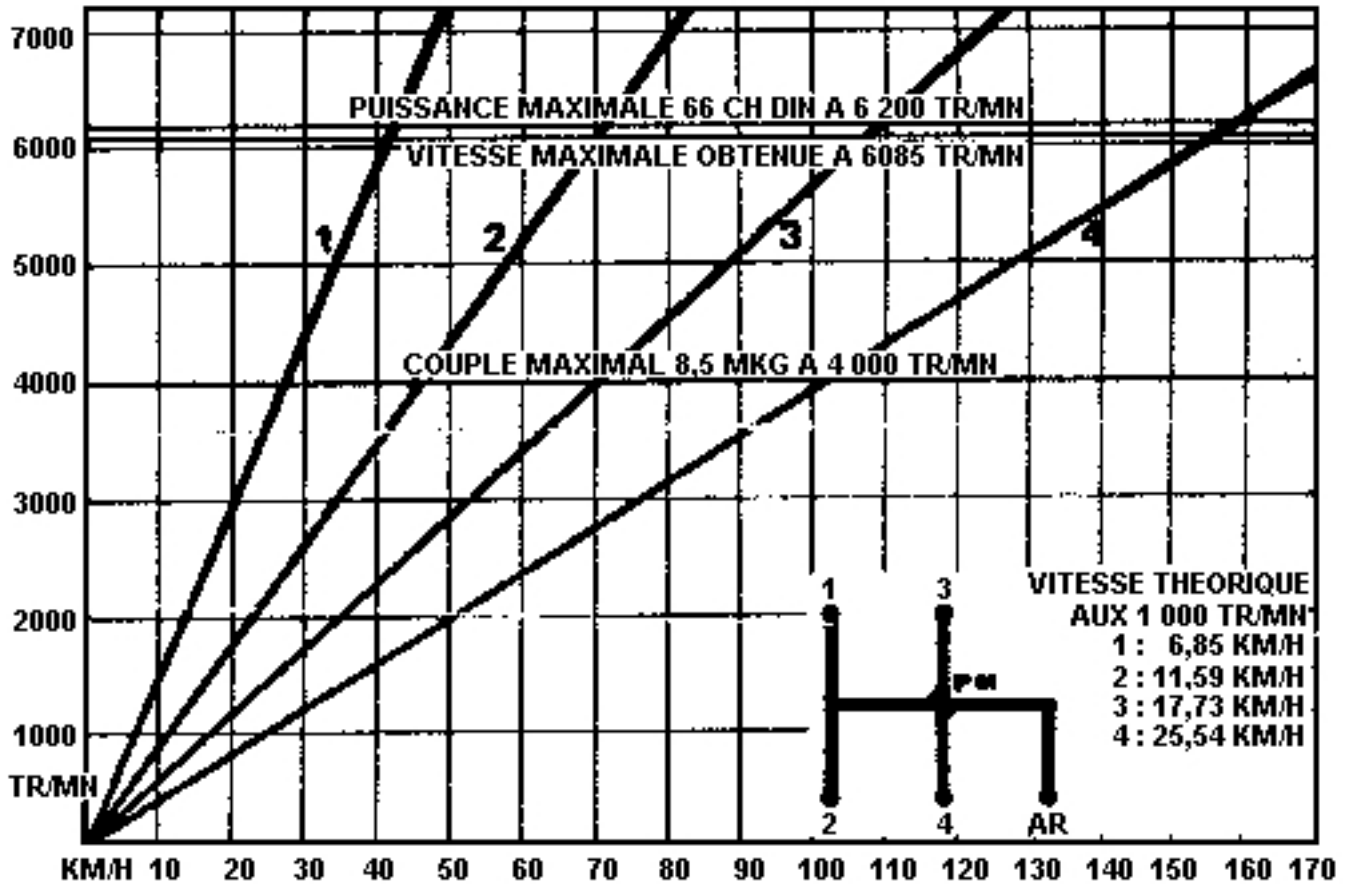
Écrit par Administrator  
 Jeudi, 11 Juin 2009 10:36 -

**PERFORMANCES ET CONSOMMATION** : pression barométrique : 751,6 mm Hg, vent S SE 2 à 3 ms.

**I. ESSAIS DE VITESSE MAXIMALE SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY**

**II. ESSAIS DE CONSOMMATION MAX ET DE CROISIERE** Essai routier : 9,2 l aux 100 km à 99,5 km/h

b) Consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km : 6,85 l à 75 km/h de moyenne.

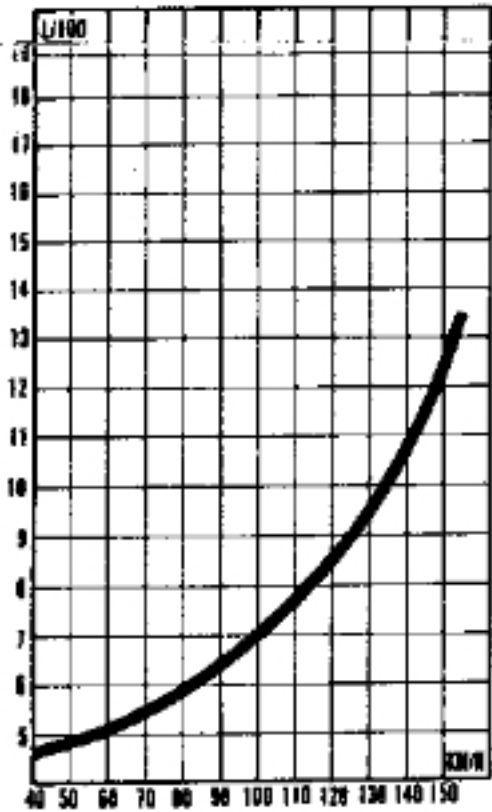


**DIAGRAMME DES VITESSES**

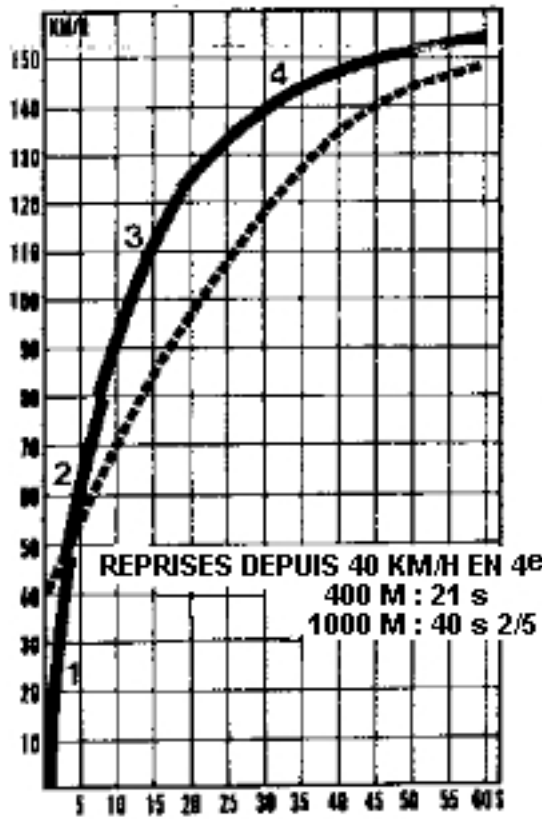
Diagramme, sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime. Les traits obliques partant du point zéro donnent les vitesses possibles pour chaque rapport de boîte en fonction du régime. Sachant que l'on obtient le meilleur rendement en utilisant le moteur dans les régimes compris en celui-ci. En conduite touristique, sans recherche de performances, nous pousserons chaque rapport à 4 500 tr/mn. Ces vitesses étant réelles, celles indiquées par le compteur se révéleront légèrement supérieures.

Écrit par Administrator  
 Jeudi, 11 Juin 2009 10:36 -

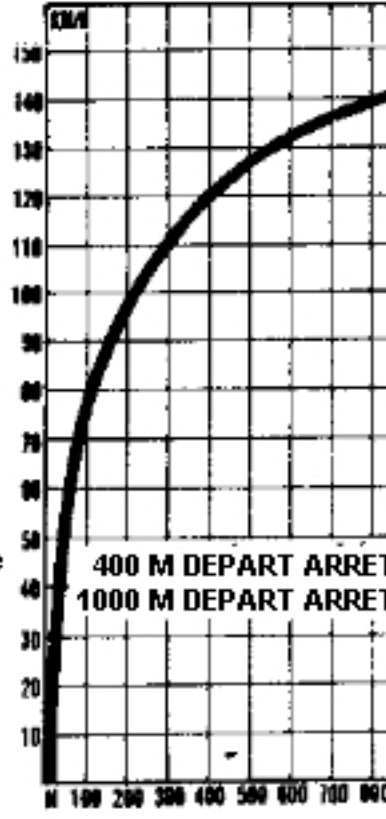
**CONSOMMATION**



**ACCELERAT. VIT./TEMPS**



**ACCELERAT. VIT./ES**



**CONSOMMATION** Roulant en vitesse constante, en quatrième, avec l'accélérateur calé, nous avons

**ACCELERATIONS VITESSE/TEMPS** personnes à bord et en utilisant les intermédiaires, nous avons atteint

**ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE** obtenu 77.5 km/h aux 100 m, 97.5 km/h aux 200 m, 110.5 km/h au