

SPORTIVES

PEUGEOT 205 GTI

Peugeot 205 GTi Une fougue

1984-1994

Plantée royalement sur ses quatre roues, possédant un train AR d'une incroyable mobilité et une architecture originale du train AV, la 205 GTI invente l'auto moderne, à mi-chemin entre la classique traction AV et l'antique propulsion. Et comme sa mécanique est à la hauteur de sa tenue de route, c'est une véritable bombe qui apparaît en mars 1984 pour redessiner le monde de la GTI.



Née dans la foulée du succès de la 205, la version GTi a **transformé radicalement l'ima** g

SPORTIVES

PEUGEOT 205 GTI

Le diabolique

La Peugeot 205 GTI trouve sa place parmi les automobiles françaises qui resteront dans l'histoire. Voiture sportive de toute une génération et objet indissociable des années 80, elle s'inscrit comme un modèle "charnière" dans l'histoire Peugeot et peut-être de toute l'industrie automobile par ses choix techniques.

C'est le 1^{er} mars 1984 que la 205 GTI rentre en piste, un an après le lancement de la gamme 205. Et, d'em-

blée, sa commercialisation fait l'effet d'une bombe, tant sur le plan technique que médiatique. Dévoilée en janvier de la même année, alors que les spéculations allaient bon train sur la Peugeot de sport, la GTI intrigue d'abord par ses caractéristiques. L'injection électronique dope le 1.580 cm³ de la 305 GT (ou de la BX 16) à 105 ch DIN, et sa vitesse maximale de 190 km/h s'attaque aux 191 km/h de la Golf GTI qui, depuis 1976, domine sans partage la catégorie. Enfin une petite voiture française à la hauteur pour faire battre les cœurs !

Le catalogue publicitaire donne d'ailleurs le mode d'emploi dans un langage incroyablement suggestif :

ge des sportives dérivées de la grande série. Et montré la voie aux autres constructeurs.

La 205 T16

Si la GTi se plaçait comme la locomotive de toute la gamme 205, il est indéniable que la 205 T16 a activé la bousculade à la porte des concessions Peugeot. Décembre 83 lors de sa traditionnelle conférence de presse, le Peugeot Talbot Sport (PTS) dévoilait son programme pour la saison 84. Et alors que Renault s'installait en F1, Peugeot se réserve le championnat du monde des rallyes. A chacun sa

voie. Jean Todt mise sur Ari Vatanen (champion du monde en 1981) et sur le français Jean-Pierre Nicolas, qui mène le développement de la T16 depuis le début. La construction des 200 exemplaires demandés pour l'homologation avait débutée le 1^{er} décembre à Boulogne, pour être achevée le 15 avril 1984, date de l'homologation. A noter l'arrivée d'André de Cortanze, transfuge de Renault, qui prend les

fonctions de directeur technique. Cinq courses sont au programme. Après la Corse et l'Acropole, la T16 engrange successivement les Mille lacs et le San Remo... Peugeot est désormais le patron du championnat. Nous sommes au mois d'octobre, les ventes de GTi s'envolent et Peugeot écrit une grande page de l'histoire des groupes B, engrangeant la bagatelle de cinq "couroennes" mondiales. ■



De série, la 205 GTi bénéficie de jantes en alliage léger pour pneus larges 185/60 HR 14. Une monte pneumatique généreuse qui participe à son excellente tenue de route.



Pour une utilisation quotidienne : la banquette AR rabattable.



Le moteur qui fait toute la différence. Un "petit" 1600 qui grimpe allègrement dans les tours, généreusement gavé par une injection électronique Bosch-L-Jetronic et une pompe à essence électrique.



La 205 T16, championne du monde des rallyes en 1985 et 1986.

entre des problèmes sociaux sur les sites de production et des gammes vieillissantes sans aucun charme. Chez Peugeot, la gamme s'articule autour des 104, 305, 505 et 604 et, sur le plan commercial, le Lion accumule les boulettes.

essence, indolence d'une grande partie du réseau, inefficacité de la distribution aux Etats-Unis ». Voilà ce que l'on pouvait lire dans les pages de *L'Auto Journal*. Mais, en janvier 1984, la mutation du Lion semble sur la bonne voie, avec la 205 dans le rôle principal. Immédiatement sympathique aux yeux du public, elle succède dans le cœur des français à la R5 (même la

Face à la meute des Golf GTi qui en sont déjà à leur deuxième génération, la nouvelle Peugeot en

« Une mécanique pour rouler au-dessus des autres. De quoi exécuter, en soliste, le grand concerto de la nuit sur autoroute, loin de la foule et la frime. Puis traverser comme un souffle les villages endormis et voir naître l'aurore au bout de son capot, heureux de conduire et de se conduire autrement. » Les publicitaires de l'agence Havas ne font pas dans la dentelle : avec « Un coup de volant, on passe, Un coup de troisième on dépasse. » ou « Ça fonce et ça défonce... ». De quoi se faire quelques plaisirs et quelques amis de plus, trop tôt disparus dans le rétroviseur. » Inimaginable aujourd'hui sans tollé général, cette description de la 205 GTi permet de mieux situer le contexte euphorique de cette époque. L'automobile passion vivait en France ses dernières années de liberté, et la 205 GTi allait en devenir l'indispensable complice.

Un coup de jeune

Cet aspect débridé du service de communication de Peugeot, relayé par une campagne télévisuelle à gros moyens avec le célèbre « J'ai failli attendre » (Gérard Pires, l'auteur de

ce spot n'est autre que le réalisateur du film *Taxi*) tranche avec d'autres réalités. Un petit voyage au début des années 80, nous replonge dans un paysage automobile français, coincé

« Lancement d'une 104 bien conçue mais peu gracieuse, commercialisation d'une 505 initialement trop coûteuse par rapport à la 504, puis d'une 505 diesel longtemps poussive, apparition tardive de la 505 turbo diesel et de la turbo injection

future Supercinq ne pourra rien contre elle). Sa cadence de production est de 1.200 unités par jour (1.050 à Mulhouse, 150 à Poissy, quand l'usine n'est pas en grève) et depuis l'été 1983, la version diesel, sobre et rapide rencontre elle aussi un beau succès. La 205 remet Peugeot sur la voie du succès et la GTi endosse le rôle de locomotive et d'ambassadrice de la marque et du savoir faire automobile français.

Technologie moderne

Pour toutes ces raisons, cette première 205 GTi (1,6 l pour 105 chevaux) est bien celle qui mérite le plus d'éloges, non seulement parce qu'elle a initié le phénomène et qu'elle est plus rare, mais aussi et surtout parce que c'est celle qui présente le plus d'intérêt, tant historique, que technique.



SPORTIVES

PEUGEOT 205 GTi

Chérie, fait chauffer la soupe, j'arrive. Le kilomètre départ arrêté est avalé en 31 secondes ! Ça donne le vertige !



Les premiers modèles sont livrés courant mars 1984 au tarif très attractif de 67.600 F (75.250 F, pour la Golf qui décline, au même moment, sa deuxième mouture). Elle reprend la carrosserie trois portes de la 205, avec les mêmes dimensions extérieures (3,705 m x 1,572 m) que la version berline, l'espace à bord restant identique, mais les portes et les ailes AR, spé-

cifiques, donnent l'impression d'une voiture différente. Une impression renforcée par ses accessoires aérodynamiques agressifs. Mais la pièce maîtresse est sous le capot. Le moteur (XU5J) avec ses 105 ch à 6.250 tr/mn et son couple de 13,7 mkg à 4.000 tr/mn (dont 13 mkg minimum entre 2.700 et 5.500 tr/mn) affole les chronos avec 31 secondes pour le 1.000 m D.A.

et 9 s 5 de 0 à 100 km/h ! Pour resituer ces chiffres dans le contexte de l'époque, 9 s 2 c'est le temps de la Golf GTi forte de son 1800, mais aussi de la CX GTi et de la BMW 323i. La Porsche 924 (9 s 6), la Mercedes 380 et la Jaguar XJ 4.2 (9 s 8) restent à la traîne. Incontestablement, le petit 1600 tire sa force de son injection électronique Bosch L-Jetronic, une technologie peu uti-

lisée sur les voitures françaises et totalement absente des petites cylindrées. Conjointement, l'allumage est électronique et l'alimentation confiée logiquement à une pompe à essence électrique, immergée dans le réservoir. Avec la GTi, les voitures françaises entraînent dans l'ère de l'électronique embarquée, avec un certain succès. Bloc, culasse et pistons en alliage léger,

les seules clés du succès de la GTi. Il faut y ajouter son comportement routier aiguisé qui établira véritablement les références modernes dans le domaine. La GTi donnera aussi ses lettres de noblesses à la traction AV en matière de sportivité. Intrinsicquement le train AV adopte deux solides triangles inférieurs qui viennent épauler les Mac Pherson. Ils

fonce brutalement le clou. Faisant valoir, d'emblée, des solutions techniques qui vont faire école.



Le spoiler AV s'orne de longues portées à iode (H1). Au-dessus, les phares adoptent des projecteurs à iode plus classiques, des H4.



Les vitres AR latérales s'entrouvrent pour améliorer l'aération intérieure. Mais le toit ouvrant et le pack électrique (verrouillage centralisé des portes et du hayon et lève-vitres) ne sont qu'en option (le pack sera de série pour le millésime 1985).



vilebrequin en fonte à graphite sphéroïdal assis sur cinq paliers, bielles en acier forgé et arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, complètent les caractéristiques d'une mécanique moderne. La boîte de vitesses BE 1-5 provient de la banque d'organe PSA (elle équipe les 305, BX et Horizon), et elle est montée en bout, comme sur les versions diesel. Du coup le bloc moteur n'est plus incliné que de 30° vers l'arrière (72° pour les autres 205 essence).

Avec une puissance de 105 ch (ce qui représentait déjà une valeur importante à l'époque, même si le chiffre mythique de référence restait encore placé à 110 ch), la 205 GTi avait les armes pour livrer la bataille des petites sportives avec la concurrence qui était constituée de l'Alfasud Ti (105 ch), de la Ford XR3i (105 ch), de l'Opel Kadett GTE (105 ch), de la R5 Alpine turbo (110 ch) et de la Golf GTi (112 ch).

Comportement routier aiguisé

La fougue de sa mécanique, sa jolie présentation et son prix, ne sont pas

fixés élastiquement sur la traverse au moyen d'articulations feuilletées avec collerettes de limitation progressive du déplacement longitudinal. Les ressorts hélicoïdaux sont épaulés par d'importantes butées (97 mm) qui entrent en jeu avant la fin d'action du ressort procurant ainsi une flexibilité variable à l'ensemble. Avec cette définition de l'architecture du train AV, et par l'intermédiaire de biellettes, la barre antiroulis se rapproche de la roue, son efficacité étant augmentée par un plus grand bras de levier. L'AR se contente, lui, de barres de torsion et stabilisatrices plus grosses et d'un diagramme d'amortissement accru en attaque et détente. Le résultat de toute cette alchimie technique confère à la GTi une tenue de route sulfureuse, un ensemble particulièrement neutre et précis pour l'AV, qui évite les affres du sous-virage, alors que le train AR est d'une incroyable mobilité. Cette vivacité de l'arrière, inaugurée avec la 205 GTi, allait définir par la suite les caractéristiques de tenue de route de toutes les tractions modernes, même des plus sages. En 1984, ce comporte-

Le club

En France, un certain nombre d'associations usurpent le nom de 205 GTI, mais pour y regrouper des exemplaires surbaissés, équipés d'accessoires à géométrie variable, aux couleurs indéfinissables et où la puissance de... l'auto-radio semble plus importante que le respect d'une quelconque origine. Bizarrement, c'est à l'étranger, notamment en Angleterre, que les clubs semblent les plus sérieux. Comme le club France semble long à se dessiner, on ne peut que vous encourager à contacter l'Authentique 205C-GTI Club de France, en cours de constitution (03.23.52.00.88) et qui doit tenir sa première réunion officielle le 24 octobre prochain au Campanile de Château-Thierry. Les initiateurs de cette nouvelle association sont, eux, sérieux et le patronage de l'Adventure Peugeot devrait en garantir la pérennité. Et c'est finalement sur internet que se profilent des regroupements virtuels sympathiques, à l'initiative de quelques passionnés isolés.

Disponibilité pièces

Dans le réseau Peugeot, tout ou presque est encore disponible. Certains petits accessoires sont cependant introuvables, ou alors pas dans la bonne couleur. Mais pour ce qui est mécanique et carrosserie aucun problème, les délais sont courts et les tarifs... élevés. N'accordez qu'une confiance limitée aux informations données par le réseau Peugeot. Par expérience, elles sont aléatoires et demandent vérification (c'est à croire qu'ils l'ont déjà oubliée). Pour les pièces courantes préférez les revendeurs ou les centres auto bien meilleur marché. Les casses regorgent de GTI et au petit jeu des éléments en commun au sein du groupe PSA, certaines 205, 305, 309, 405 et BX pourront aussi être cannibalisées.

A quel prix ?

Outres les accidentées et les volées (pour refaire les premières), peu d'exemplaires ont survécu à la défiguration en voiture de carnaval, quasi inévitable sur ce modèle. Celles qui restent ont généralement beaucoup roulé, mais elles sont largement plus recommandables que ces dernières. Dans une optique haute, un exemplaire parfait pourrait justifier 20.000 F, et 4 à 5.000 F pour une épave. Restent les versions 1,6 de 115 ch et 1,9 de 130/122 ch, difficiles à assimiler à une voiture ancienne et qui restent, quoi qu'on en dise, des autos d'occasion. Là, foncez sur la cote Argus.

La documentation

■ Revue Technique Automobile Peugeot 205 Auto, Open, Gentry (86/97), GTI et CTI (84/94), N° 707 (toujours disponible chez ETAI).



La dernière évolution de la version la plus désirable, la 1,6 l, en mars 1986.

ment routier était complètement nouveau, à mi-chemin entre les repères de conduite d'une propulsion et d'une traction, il demandait un certain doigté pour être emmené à vive allure, certains ce sont fait piéger et la sanction fut immédiate. Avec le recul, il est clair que le changement d'habitude de conduite était plus dangereuse que la voiture en elle-même qui, intrinsèquement, et avec le regard d'aujourd'hui, ne se montre absolument pas vicieuse, mais incroyablement efficace.

gâté avec une instrumentation particulièrement complète (avec indicateur de pression, de niveau et de température d'huile, témoin de température et de niveau mini d'eau, jauge à essence avec témoin...), alors que les vitres électriques et la condamnation centralisée étaient facturées en option groupée (1.600 F). Reste une banquette AR fractionnable 50/50 bien pratique pour faire de cette sportive, une voiture utilisable tous les jours. A l'heure des comptes, il est indé-

l'année 1985, plus de 27.000 exemplaires seront produits dont 43,5 % pour l'exportation. Peugeot a prêté la bonne parole dans toute l'Europe : dès le moins de mars 1984 en Belgique, Italie, Allemagne (une GTI sur cinq était vendue outre-Rhin et en Autriche), Grande-Bretagne, Danemark, Norvège, Suisse et Suède ont suivi avant le mois de juillet. En tout 332.942 GTI seront produites entre 84 et 94 avec ses différentes motorisations. De quoi rassurer un constructeur qui,

Tenue de route d'exception, moteur poussant fort, la 205 GTi a t

Freins un peu justes

Voiture légère de 850 kg (530 kg / 62,3 % sur l'AV) et chaussée de généreux pneus de 14 pouces en 185/60 (à noter que, d'origine, le Michelin MX V équipait les premiers modèles, avant que ne soit proposé, en parallèle, le Pirelli P6), la GTI dispose de freins un peu justes au regard de ses performances avec deux disques ventilés de même diamètre que les autres 205 (247 mm) mais simplement deux fois plus épais (20,4 mm). A l'AR, les tambours restent des 180 mm et seule la largeur des garnitures (qui passe de 30 à 40 mm) fait la différence, même si on appréciera la présence d'un répartiteur à inertie. Sur ce point, la GTI tire malgré tout son épingle du jeu grâce à sa légèreté et à ses qualités dynamiques qui, globalement, sollicitent peu son freinage. Mais aujourd'hui ses qualités de décélérations sont largement dépassées, malgré une bonne endurance. Les autres défauts de l'auto sont à mettre sur le compte d'une direction lourde pour les manœuvres à basses vitesses, d'un amortissement logiquement un peu sec et d'accessoires (phares et essuie-glace) simplistes.

Enfin, impossible d'évoquer la GTI, sans parler du soin apporté à la réalisation de son intérieur. Sièges baquets scellés de velours gris et noir avec filets rouges en rappel de la couleur de la moquette intérieure, en somme assez tape-à-l'œil. Côté équipement, le conducteur est

niable que Peugeot avait réalisé un coup de maître. La GTI mixait intelligemment l'apport de technologies et de solutions modernes avec l'utilisation d'éléments mécaniques simples et éprouvés. Non seulement l'efficacité était au rendez-vous, mais de nouvelles données se dessinaient pour les voitures des années 90. Le succès fut immédiat. Les GTI représentaient alors 11 % des ventes de 205 en 1984 et s'emparaient par la même de 33,8 % du marché des berlines sportives, alors qu'au lancement les prévisions étaient de 25 %. Durant

rappelons-le, était fort mal en point un an plus tôt.

Gaffe à la remise en route

Aujourd'hui, conserver une 205 GTI pour rouler est un vrai bonheur. L'auto possède évidemment ses défaillances, mais pas de celles qui vous laissent sur le bord de la route. Tous ses problèmes sont parfaitement identifiés et sans commune mesure avec ses qualités. Tout d'abord, la 205 GTI ne rouille pas, avantage incontestable d'une auto "moderne" et de la cataphorèse. Dans ces conditions toute trace de

rouille révèle généralement une réparation plus ou moins bien faite. Ensuite la mécanique se veut d'une solidité à toute épreuve. En dessous de 150.000 km et si la voiture est bien entretenue, il n'y a pas de gros problèmes à redouter. La courroie de distribution demande un remplacement systématique tous les 80.000 km ou tous les trois ans. Attention à la remise en route d'une GTI, prévoyez impérativement le remplacement de cet élément avant toute chose, car un an sans tourner et la courroie, marquée, devient très cassante.

Toutes les 205 GTI possèdent un ralenti hésitant à froid. La responsabilité en revient à la commande électrique du starter automatique, mais aussi à l'encrassement du débitmètre d'air de l'injection. A noter que le filtre à air en mousse doit être imbibé d'huile pour remplir parfaitement son rôle et que dans bien des cas la cartouche est montée à sec, même par le réseau Peugeot (!).

Sur les premiers modèles, la petite fuite d'échappement assez caractéristique se situe au niveau du collecteur d'échappement, les goujons de culasse se desserrant facilement. Pour finir avec le moteur, un distributeur et des fils antiparasites neufs apportent toujours un fonctionnement plus régulier passés 150.000 km. A ce kilométrage, surveillez la pression d'huile et n'hési-



Un soin tout particulier a été apporté à l'intérieur qui frise presque la sophistication, avec, notamment, son système de basculement de siège AV.

SPORTIVES

PEUGEOT 205 GTI

tez pas à procéder au remplacement des demi-coussinets et de la pompe à huile avec sa crépine. Une opération simple qui ne demande que la dépose du carter d'huile inférieur, mais pas de sortir le bloc. Voilà pour le moteur, qui ne réclame finalement qu'une vidange régulière et de l'huile de qualité (synthèse) pour entretien courant.

Pour le reste, la remise en forme d'une 205 GTI se concentrera sur ses trains roulants, sans parler des inévitables amortisseurs. Les roulements de roue AR, ainsi que les rotules du train AV, auront vraisemblablement survécu au cap fatidique des 150.000 km. A noter que les rotules infé-

rieures sont indissociables du triangle ce qui impose le remplacement complet de cet élément (plus de 600 F) et que la crémaillère est vendue systématiquement avec ses rotules.

Toujours au chapitre des pièces d'usures, le support de boîte de vitesse peut être la cause d'une sélection difficile (à surveiller en même temps que les supports moteur). Le renvoi d'angle de la commande d'embrayage sur la boîte de vitesses est fragile : le métal se déchire lentement, la pédale d'embrayage s'enfoncé, l'embrayage patine, bref tous les symptômes d'un disque usé, alors qu'il n'en est rien.

Devenue rare

Il est clair que les frais commencent après 150.000 km et que l'on retrouve toujours les m ê m e s

défaillances. La 205 GTI est réglée comme du papier à musique sur ce point. De petits détails systématiques accompagnent les premières versions. Comme par exemple, le commodo d'éclairage qui se dessertit, les fuites au niveau du toit ouvrant, le jeu de la serrure de hayon et les vérins de coffre lessivés. Les problèmes électriques sont quasi inexistant et résultent généralement de mauvaises connexions, idem pour la partie électronique de l'injection. Enfin, l'habitacle supporte le poids des années en fonction du soin dont il a bénéficié. La moquette rouge (moulée) se trouve généralement défraîchie et difficilement en occasion. Les parties latérales des sièges AV sont affaissées et le tissu, trop fragile est rarement exempt d'accrocs. Certains selliers disposent encore du tissu d'origine, mais il ne faut compter que sur les stocks existants, depuis l'arrêt de la fabrication au milieu des années 90.

Vous en conviendrez, rouler avec une 205 GTI entièrement d'origine ne pose pas de problème. Quant à celles tombées entre les mains peu scrupuleuses des adeptes du tuning ou de bidouilleurs en tout genre, c'est une autre histoire et il vaut mieux passer son chemin. Ce qui donne une certaine rareté aux exemplaires strictement d'origine. Qu'on recherche pourtant avec attention, futur collector oblige. ■

CHRISTOPHE HARMAND



Evolutions 205 GTI

Montée en puissance

La 1,9 l, reconnaissable à ses jantes aux aérations plus grosses.

■ La première GTI 1.6 de 105 ch, n'a connu que peu d'évolution durant sa carrière entre mars 84 et décembre 86. Dès le modèle 85, les vitres électriques et la condamnation centralisée sont en série et la roue de secours galette est remplacée par une vraie roue en alliage. Le toit ouvrant panoramique est proposé en option.

■ En février 1985, Peugeot Talbot Sport propose un kit routier de 125 ch sous la forme d'une culasse entièrement équipée. En attendant la ver-

sion 115 ch, d'abord en option dès mars 1986, puis adoptée en série en décembre, lors de l'arrêt de la "105", et de la commercialisation de la version 1.9 l de 130 ch. Durant cette année le cabriolet GTI fait aussi son apparition avec la mécanique 1.6 de 115 ch. Si la version 115 ch représente simplement une évolution moteur, avec culasse, pistons, bielles, arbre à cames, collecteur d'échappement spécifiques, elle possède beaucoup de pièces communes avec la version 105. Atten-

tion, cependant, car suspension, train AR, appareillage électrique, freinage peuvent parfois différer.

■ Avec l'ultime 130 ch qui se caractérise par une boîte, des freins, des trains AV et AR et des jantes spécifiques, les points communs deviennent plus rares. Elle sera même équipée d'un catalyseur en fin de carrière qui infléchira la puissance à 122 ch. Enfin toutes les GTI après 1987 se distinguent par une nouvelle planche de bord et un nouveau béquet arrière. ■



La face racée d'une auto qui a codifié un nouveau genre et botté les fesses à la concurrence.

tous les atouts pour séduire. Avec, en prime, un indiscutable cachet de sportive.

