

ETUDE 205 TOUS TYPES (MOTEURS "TU";88->)

L'étude Peugeot 205 présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse des Automobiles Peugeot S.A., que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver sans difficulté les différents chapitres traités (page 102).





APPARUE en 1983, la Peugeot 205 a rapidement pris une place de leader en France, en compagnie de l'inévitable Renault 5. À noter que dans le segment B2, ces deux modèles ne se concurrencent pas réellement, la première ayant une image de dynamisme, la seconde de sobriété et de confort, ce qui leur permet de passer chacune la barre des 10 % sur le marché national. À partir du millésime 1988, changement radical de motorisation avec le montage d'une nouvelle gamme de moteurs dénommés "TU" en remplacement des anciens de la série "X" montés entre autres sur la 104. D'autre part en mars 1988, fut présentée la 205 Rallye avec moteur également "TU" mais préparé par Danielson pour l'homologation en groupe N et A.

NOTRE POINT DE VUE

Les moteurs des modèles traités dans cette étude sont tous des 4 cylindres en ligne, de conception moderne avec bloc-cylindres et culasse en alliage léger et distribution par arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Avec des rapports alésage/course différents, leur cylindrée s'échelonne de 954 à 1 360 cm³. Dans tous les cas de figure, l'allumage est du type électronique avec malheureusement correction classique du point d'avance. L'alimentation est confiée à des carburateurs simple ou double corps avec dans le cas de la Rallye une superbe batterie de deux carburateurs Weber double corps qui permet d'extraire du petit 1 294 cm³ pas moins de 103 ch à 6 800 tr/mn !. À ce sujet, il est intéressant de noter que la même mécanique montée sur la Citroën AX Sport, avec cependant des carburateurs Solex, perd pas moins de 8 ch en raison de l'étroitesse du compartiment moteur qui impose sur cette dernière une tubulure d'admission moins rectiligne.

En performances, la nouvelle génération de moteurs marque un net progrès, ayant tous gagné 5 ch. À titre d'exemple, le modèle GR (1 124 cm³) gagne 12 km/h en vitesse maxi et 1,9 sec. pour parcourir le 1 000 mètres départ arrêté. Le gain en performance se ressent

d'ailleurs très bien au volant, le moteur est beaucoup plus vif lors des montées en régime et les reprises se passent sans le moindre heurt. Le cas de la Rallye est beaucoup plus typé. Son moteur est un vrai régal pour le pilotage à condition de la maintenir au-delà des 4 000 tr/mn où il fait preuve d'une fougue remarquable pour atteindre allègrement 7 000 tr/mn. Les nostalgiques de la Renault 8 Gordini et de la Simca 1000 Rallye 2 ne seront pas déçus, même si c'est avec une certaine appréhension qu'ils retrouveront les mêmes difficultés de démarrage à chaud.

Les consommations sont sans grandes surprises, à savoir qu'elles se situent dans la moyenne actuelle. Si l'on reprend pour exemple la GR (1 124 cm³) il faut compter sur parcours mixte (1/3 route, 1/3 autoroute et 1/3 ville) sur une moyenne de 6 l./100 km. Sur ce plan la Rallye est nettement moins à son avantage, performances et consommations n'ayant jamais fait bon ménage. Si on l'utilise dans les conditions normales, c'est-à-dire sportivement, il ne faut, en effet, pas espérer descendre en-dessous des 12 l., ce qui autorise une autonomie médiocre de 350 à 400 km.

Le comportement routier de la 205 est toujours aussi élogieux. Soigneusement étudiée, la suspension est efficace quel que soit le revêtement. Le train avant de

la Rallye, bien guidé par ses triangles inférieurs, fait des merveilles en précision de conduite et lors des changements d'appui rapides. On regrettera néanmoins la monte de pneumatiques de 13 pouces, des 14 pouces auraient sans aucun doute amélioré la motricité au démarrage.

Les freins et la boîte de vitesses sont exempts de reproche.

Depuis sa sortie, en 1983, aucun restyling n'est venu modifier la ligne extérieure qui, au cours des années, est restée toujours aussi moderne et séduisante. À l'intérieur, seule la planche de bord a été retouchée au millésime 88.

CONCLUSION

Aucun grain de poussière n'est venu enrayer la belle mécanique de la 205, sortant Peugeot d'une situation délicate dans laquelle ce groupe se trouvait en 1983. Grâce à elle et aux exploits de Peugeot Talbot Sport en Rallye, la 309 et la 405 ont ainsi pu profiter d'une image beaucoup plus saine. Mais d'ores et déjà certains se mettent à penser au choix délicat que devra faire Peugeot quand l'heure du remplacement de la 205 sera venue.

