

ETUDE 205 GTI - 205 DIESEL

L'étude PEUGEOT 205 GTI et 205 Diesel présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services techniques et des Relations Presse des Automobiles Peugeot, 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 et carrosserie.

De plus, une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.



L'une est enfin une vraie sportive, l'autre est remarquablement économique. La première est le haut de gamme actuel et la seconde est le modèle à moteur Diesel. Toutes deux sont des Peugeot 205, évolutions logiques et bienvenues dans la gamme de la dernière-née de la firme de Sochaux.

La sortie de la 205, on s'en souvient, fut un événement. Son projet avait ouvert de vastes perspectives et les premières réalisations de celui-ci justifiaient les espérances.

Après ce lancement réussi, malgré l'utilisation de motorisations directement issues de la vieillissante 104, il était logique que ces deux nouvelles versions à mécaniques performantes et modernes soient bien accueillies par le public averti. De même, la conception intrinsèquement robuste de la 205 attendait impatiemment ce style de motorisations.

Toutes deux issues de la nouvelle famille des moteurs « XU », les groupes Diesel « XUD 7 » et essence « XU 5 J » sont fondamentalement différents dans leur conception. Il s'agit d'un moteur Diesel à part entière et d'un moteur essence bien spécifique, le Diesel n'étant en aucun cas une version aménagée à partir du moteur essence, comme la facilité (quoique relative) avait laissé prendre l'habitude depuis quelque temps chez de nombreux constructeurs.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Le « XUD 7 » a été conçu après le « XUD 9 », présenté sur l'ensemble de la gamme Peugeot-Talbot-Citroën : 305, Horizon et BX ont bénéficié de cette mécanique de 1.905 cm³. Le « 7 », avec 1.768 cm³, est rigoureusement identique au « 9 », à l'alésage près. On se demande d'ailleurs s'il était vraiment nécessaire de transformer ce moteur pour 137 cm³ hormis pour quelque sombre artifice fiscal ou raison plus obscure encore...

Le bloc moteur en fonte mince non chemisé est d'architecture identique à celle des moteurs essence, à la matière près et aux chemises près. Avec 80 mm d'alésage et 88 mm de course, ce moteur développe 60 chevaux à 4.600 tr/mn, pour un couple maxi de 11 mkg à 2.000 tr/mn. Ces caractéristiques montrent le progrès accompli en matière de Diesel sur ces moteurs modernes. Les injections Bosch et Roto Diesel ne sont pas étrangères à la chose et la précision grandissante des quantités de gazole injectées permet d'améliorer constamment le rendement des moteurs à combustion interne.

Le moteur de la 205 GTI est un « remake » des moteurs de 305 GT, BX 16 TRS. La grosse (et seule) différence concerne l'alimentation par un système d'injection électronique Bosch L-Jetronic, au lieu du carburateur double corps habituel. Du coup, avec les mêmes cotes (83 mm d'alésage et 73 mm de course) et la même cylindrée (évidemment !) de 1.580 cm³, la puissance passe de 94 chevaux pour la version à carburateur, à 105 chevaux sur la 205 GTI munie de son système d'injection. Il s'agit là d'une valeur des plus raisonnables et P.T.S. (Peugeot-Talbot Sport) diffuse un kit, agréé par Peugeot, portant la puissance à 125 chevaux grâce à une culasse et une loi de distribution modifiées. Ainsi également, le couple maxi de 13 mkg pour la version 105 chevaux passe à 14 mkg sur la version 125 chevaux, à 4.200 tr/mn au lieu de 4.000 tr/mn.

Les deux véhicules essence et Diesel sont accouplés à des boîtes de vitesses à 5 rapports (4 seulement sur versions de base Diesel) par l'intermédiaire d'un embrayage mono-



disque fonctionnant à sec dont le mécanisme à diaphragme est commandé par câble. A noter que la boîte 5 de la GTI est une « vraie » boîte 5, le dernier rapport offrant la vitesse maxi.

Le train avant de la version Diesel est un modèle simplement affermi de configuration Mc Pherson identique aux premières 205. La barre stabilisatrice et les ressorts hélicoïdaux sont à la hauteur des 75 kg supplémentaires occasionnés par cette motorisation.

Le train avant de la GTI est, quant à lui, sensiblement différent puisque de véritables triangles inférieurs maintiennent le guidage longitudinal de la géométrie (obtention de l'angle de chasse) alors que c'est, sur les autres versions de la 205, la barre stabilisatrice qui est chargée de cette tâche.

Le train arrière, à roues indépendantes comme à l'avant, conserve la même architecture sur toutes les versions de 205 : des bras tirés et une suspension par barres de torsion transversales. Seul le dimensionnement des éléments est spécifique à chaque modèle.

Les quatre roues sont équipées d'amortisseurs hydrauliques télescopiques double effet, ceux de l'arrière étant montés presque horizontalement sous le plancher de coffre, permettant de ménager le plus de volume possible aux bagages sans encombrer la malle des traditionnelles et volumineuses chapelles d'amortisseurs.

La direction, à crémaillère, est unanimement démultipliée à 22/1, quelle que soit la version considérée.

Le freinage, assisté sur les deux versions Diesel et GTI, fait appel à des disques à l'avant (ventilés sur GTI) et des tambours à l'arrière. Le train avant à déport négatif a permis de retenir une configuration en « X » des deux circuits sur les versions Diesel, tandis qu'une configuration en « double l » a été retenue pour la GTI, pourvue elle aussi d'un train avant à déport négatif. Les versions Diesel possèdent des limiteurs de freinage arrière intégrés aux cylindres de roues arrière, donc invisibles. Celui de la GTI (un seul, les deux roues étant commandées ensemble sur le même circuit), de type à inertie, est placé à l'avant du véhicule, près du maître-cylindre. Une assistance à dépression complète l'ensemble (pompe à vide sur Diesel).

La 205 Diesel pèse environ 900 kg et la GTI 850 kg. Bien entendu, la carrosserie est autoporteuse. Elle est constituée d'éléments en acier, emboutis et soudés entre eux par points électriques. Présentée d'abord en version 5 portes,

la 205 dispose aujourd'hui de ses homologues 3 portes. Remarquons au passage que la démarche suivie est strictement opposée à celle de Renault pour sa nouvelle « 5 » ...

PERFORMANCES - CONSOMMATION

Autant le dire tout de suite, la GTI et la Diesel présentent de sérieux atouts sur ces deux points, et leur succès grandissant est la juste récompense des prestations offertes.

La 205 Diesel fait jeu égal avec sa sœur essence 1.400 cm³ GR. Cela est assez normal puisque la puissance est identique dans les deux cas. Par contre, la nervosité et les reprises sur les rapports longs sont tout à la faveur du Diesel. Seul le kilomètre départ arrêté est légèrement plus favorable à la 1400 essence. Le temps est loin, où une motorisation au gazole impliquait nécessairement un véhicule sous-motorisé, poussif et pollueur (du moins sur le plan olfactif). Les constructeurs automobiles semblent avoir enfin compris qu'il vaut mieux des moteurs de cylindrée un peu plus importante et un rapport poids/puissance plus favorable, donc une sollicitation moindre du moteur en usage courant, donc... une consommation moindre !

Avec son moteur actuel, la 205 Diesel est l'œuvre incontestable de ce compromis : avec 3,9 l de gazole à 90 km/h pour un parcours de 100 km, la 205 Diesel est la deuxième championne de sa catégorie, à 0,1 l de la première. Sur un parcours type moyen, il est tout à fait raisonnable d'envisager une consommation de moins de 4,5 litres pour 100 km.

Si la 205 GTI excelle un peu moins sur le plan de la consommation, elle brille par contre par ses performances. Ce petit diable, racé et musclé à point, fait la nique à sa figure de proue GTI d'outre-Rhin, même si tout compte fait, les deux voitures deviennent de moins en moins comparables, par « l'embourgeoisement » manifeste de la Golf (puisque c'est, comme vous l'aviez deviné, d'elle qu'il s'agit). Avec ses 190 km/h en pointe et ses 31 secondes aux 1.000 m départ arrêté, la voiture est manifestement taillée pour la conduite intensive. La version P.T.S., avec vingt chevaux supplémentaires, « décoiffe » ou « déménage », avec une insolence faisant de cette voiture la plus douée de sa catégorie à notre connaissance à la date de mars 1985, la plus rapide aussi, avec un bon 205 chrono ! Mais pour une... 205, rien d'anormal !

Vu les cadences dont on est tenté d'user avec ces voitures, inutile de se voiler la face : il vaut mieux tabler sur une « bonne » dizaine de litres aux 100 kilomètres dès lors que l'on achète la voiture pour autre chose que la poser sur une étagère dans son salon. Ainsi, l'autonomie, qui peut atteindre 1.000 kilomètres avec une 205 Diesel conduite « pied léger », se limitera plus prosaïquement à 4 ou 500 kilomètres pour la GTI si l'on s'en sert comme ne le préconise pas la réglementation en vigueur... Mais il est tout à fait possible de « s'amuser » avec une voiture comme la 205 GTI sans pour autant entreprendre le Code de la Route ni dépasser la limitation de vitesse, le véritable plaisir de piloter étant à notre sens plus grand sur les routes sinueuses de montagne qu'entre deux feux tricolores en agglomération. Ne pas confondre le plaisir et la « frime » dangereuse...

TENUE DE ROUTE - CONFORT - SECURITE

Car le plaisir est bel et bien là. Campée sur ses gros pneus MXV taille basse (185-60), la GTI colle au pavé le plus sourniois, sans dérobade intempestive. Les changements d'appui rapides, dans une succession de virages serrés par exemple, n'engendre aucun roulis parasite. Ceci est la rançon d'un amortissement particulièrement adapté à ce style de conduite ce qui, accompagné d'une suspension elle aussi assez sensiblement raffermie, peut donner à votre colonne vertébrale l'envie de ne pas applaudir les services chargés de l'entretien de nos si charmantes « petites routes de campagne ».

Le tableau est tout aussi idyllique avec la 205 Diesel quant à la tenue de route. Seul le surcroît, de poids sur l'avant et le dimensionnement moins généreux des pneumatiques peut induire un certain sous-virage, facilement compensable (à condition de ne pas se faire surprendre au dernier moment) grâce à une légère accélération. Sur le plan du confort, la Diesel est mieux lotie que la GTI, malgré un durcissement des suspensions, surtout à l'avant. L'amortissement

étant moins ferme, les ressorts hélicoïdaux peuvent tout de même travailler sur une course acceptable, et les sièges plus moelleux de la Diesel augmentent encore cette impression de plus grand confort.

Sur le plan de la sécurité, on ne peut dénigrer en quoi que ce soit la 205 qui répond à toutes les normes en vigueur (bien sûr !) et offre en outre des zones protégées importantes, y compris pour le réservoir de carburant (moins important sur un Diesel...). La sécurité est aussi largement assurée au niveau de la direction et du freinage, ce dernier notamment ne souffrant d'aucune faiblesse ni en puissance, ni en endurance.

Pour clore ce paragraphe, notre sacro-sainte critique de l'habitabilité décernera une palme à la 205, y compris pour la version 3 portes puisque les cotes intérieures sont les mêmes que sur la 5 portes : la voiture est l'une des plus « habitables » de sa catégorie, surtout pour la garde au toit, peut-être moins pour la largeur et la place disponible pour les bagages. A noter également que l'accessibilité aux places arrière sur les versions 3 portes est dans une honnête moyenne.

LA LIGNE - L'EQUIPEMENT

Rien à dire à ce sujet. C'est déjà un compliment en soi. En effet, aucune véritable lacune d'équipement n'est à mettre au passif de ces voitures, même si la version GLD paraît un peu dépourvue, mais pas sans arguments, face à la concurrence. La GTI est un haut de gamme et ça se voit... surtout à l'extérieur. L'adjonction de roues de 14 pouces en alliage assez originales pour être belles, un discret spoiler avant ne semblant pas sorti de chez le quincaillier du coin et des moulures de passage de roues et de ceinture de caisse témoignent d'une appartenance à l'élite. L'intérieur ne dépare pas, mais est moins spectaculairement mis en valeur en raison de certains refrains connus comme les sièges, genre baquets, noirs piqués de rouge ou le volant « sport » mais sans plus. La planche de bord offre une instrumentation complète, mais comme d'habitude chez Peugeot, les fanas du compte-tours achèteront une loupe. Peut-être aussi certains auraient-ils aimé « faire de l'air » côté passager, même seul à bord (lève-vitres électriques en option) ou encore ouvrir le hayon pour le chien, la porte pour madame, la trappe à essence pour le pompiste en une seule opération (optionnelle elle aussi). Mais la concurrence est dure, et il faut serrer les prix. Comme on dit : « Ça n'empêche pas la voiture d'avancer... »

CONCLUSION

La gamme Peugeot 205 est comme les bons vins : elle se bonifie en mûrissant. Après des versions « originelles » réussies, certes, mais tout de même très proches de la 104, Peugeot nous gratifie de modèles plus étoffés et réellement modernes. La production des groupes propulseurs XU et XUD permet aux trois marques Peugeot, Talbot et Citroën de faire face à une situation qui, sans cela, paraissait bien aléatoire.

Avec la 205 Diesel, le marché du petit véhicule très économique et néanmoins fiable et « roulable » (grâce à des performances de berline plus cossue), peut enfin être véritablement exploité par la marque sochaliennaise. La ligne 205 étant un véritable « tube », encore renforcé par le « look 3 portes », le choix d'associer une mécanique à gazole dans cette carrosserie ne pouvait qu'être prometteur. Il semble que les prévisions soient même dépassées et la 205 Diesel se retrouve gaillardement à la seconde place du marché Diesel en France, derrière la BX.

Quant à la 205 GTI, elle est restée la référence en la matière pendant plusieurs mois, avant que la concurrence ne se déchaîne à nouveau en talonnant, voire dépassant, les prétentions d'un véhicule qui demeurera, quoi qu'il en soit, dans les sommets de sa catégorie. Ceci est d'autant plus vrai que cette voiture est à l'aise partout, demeure logeable tout en étant compacte. Sa fiabilité mécanique est au-dessus de tout soupçon, les preuves étant largement faites maintenant par les BX 16 et 305 GT.

Quant aux 20 chevaux éventuellement complémentaires du kit P.T.S., ils permettront à l'heureux propriétaire de cette écurie de renouer avec un plaisir « d'avant la crise ». En fait, la crise sera surtout pour l'inconscient qui, dans un laps de temps plus court qu'il ne pense, verra s'éloigner ce qu'il n'aura pris que pour une... 205.