

« Rallye » ! Cette 205 n'a rien à voir avec la double Championne du Monde. L'objectif de Peugeot ? Il est double : permettre aux apprentis champions de courir mais aussi, proposer aux budgets jeunes une alternative à la GTI, pour moins de 70 000 F !

ESSAI Peugeot 205 Rallye

La 205 Rallye ?
Pratiquement
les
performances
de la GTI 1.6
pour 14 000 F
de moins !



LE LIONCEAU

Ce nom, évocateur, comme le dit le dossier de presse, ne peut avoir été choisi pour fêter les deux titres consécutifs de la Turbo 16. Ici en effet, pas de turbo ni de culasse à 16 soupapes et encore moins de transmission à 4 roues motrices (dont on attend toujours que Peugeot en équipe un modèle de série). Cette nouvelle version de la 205 s'attaque au bas de l'échelle. En compétition - classe moins de 1 300 cm³ (alors que les GTI sont des 1 600 cm³ et 2 litres) - comme à la ville : 69 800 F, contre 84 200 F et 94 400 F pour les GTI. Voilà pour les arguments, dont le dernier - 14 000 F de moins qu'une « 115 ch » - n'est pas le moindre !

Comme une GTI.

Pour le pilote comme pour le passionné, l'âme de la Rallye est son moteur. Il s'agit d'une connaissance. Nous avons déjà eu le plaisir de le faire hurler sous le capot d'une... AX : la Sport, essayée en avril 87 (AAT N° 310). Développé par l'« artisan » Danielson (à qui l'on doit les 505 et les AX de Production), il était quelque peu handicapé par son environnement, sous le capot de la petite Citroën. Sous celui de la Peugeot, il respire à travers un collecteur d'admission optimisé et récupère la bagatelle de 8 ch. Ce renfort est le bienvenu. En effet, même avec 103 ch contre 95, la 205 dispose d'un rapport poids/puissance moins favorable que celui de l'AX Sport première version (une nou-

velle édition est attendue pour le mois prochain). Bien que sérieusement allégée par rapport à une GTI, la Rallye pèse près d'un quintal de plus que le poids plume Citroën (qui, lui, va prendre de l'embonpoint).

Chronomètre en main, la 205 égale néanmoins l'AX en accélérations et reprises. En vitesse de pointe, elle la distance même quelque peu : les bilans aérodynamiques sont proches mais la puissance s'exprime.

La comparaison est tout aussi intéressante, si l'on se cantonne chez Peugeot. Rallye contre GTI 1.6 : 103 ch contre 115 ; 810 kg contre 875. Là encore, jeu égal en accélérations et reprises. Mais là encore, en vitesse, le dernier mot va à la plus puissante. La petite dernière bute sur la barre des 190 km/h, quand l'aînée la franchit allègrement. Le bilan est néanmoins flatteur et démontre encore la parfaite adaptation de ce moteur qui fait l'économie d'une injection. Gavé par deux gros carburateurs double corps, il rappelle le bon vieux temps des Gordini et autres Berlinette.

Rallye : on s'y croirait.

L'injection a disparu pour des raisons de prix de revient. La partie châssis est celle de la GTI 1.6, dépouillée des jantes alu pour les mêmes motifs. Les jantes en tôle ont la même largeur mais un déport différent. Résultat : les voies augmentent et il n'est plus possible de monter des pneus de 185

de large. Malgré ses 103 ch, cette 205 se contente de 165. D'autre part, le diamètre a diminué, de 14 à 13 pouces. En conséquence, il a fallu augmenter la hauteur des flancs (« taille » 70 au lieu de 60). Grosse bavure.

Pourtant, il faut reconnaître à la 205 Rallye un comportement étonnant. Le mérite en va essentiellement à ses amortisseurs idéalement tarés (c'est une excellente habitude de la maison) et à la qualité de ses... pneus. Eh oui.

Bien que sous-dimensionnés (la GTI 105 ch avait déjà des 185/60 HR

14!), ses Michelin MXV 165/70 HR 13 font merveille. Sur le sec, le tableau est pratiquement idyllique : elle s'accroche comme une ventouse. Pour une traction, elle ne sous-vire pas. Ici, pas de roues arrière directrices ou de suspension « dynamique » à épure variable.

À priori, rien que du classique mais quelle efficacité !

Le



train avant est très directeur. Dans la plupart des cas, il n'est pas nécessaire d'user d'artifice de pilotage. Pour resserrer une trajectoire, il suffit de braquer un peu plus ; tout simplement.

Malgré les pneus qui ont diminué en diamètre et largeur, la motricité est excellente. Le volant, aux branches mal disposées - un comble ! -, ne transmet pas de réaction parasite. La Rallye a subi un programme d'austérité et dispose du petit groupe moteur-boîte. Néanmoins, son train avant est correctement triangulé ; ce qui était réservé jusqu'ici aux GTI.

En revanche, pour une petite bombe à vocation essentiellement sportive, elle aurait pu s'offrir les freins arrière de la GTI 1.9, à disque, et non se contenter des tambours de la GTI 1.6. Sensiblement allégée et chaussée de pneus très adhérents, elle a un freinage très mordant.

Toutefois, le tableau se gâte à

chaud et sur sol gras. Sur une route tourmentée, domaine de prédilection de la Rallye, les roues arrière attrapent vite une fâcheuse tendance à bloquer. Cela peut parfois aider à entrer dans une courbe. Mais on passe alors de la conduite sportive au pilotage. D'autre part, sur route glissante, le mordant du freinage et la trop faible surface de gomme au sol, rendent le dosage plus délicat et l'efficacité moins convaincante.

Petites mesquineries.

Serrer les prix pour les jeunes bourses, c'est sympa. Mais rogner sur les pneus et économiser sur les freins, c'est regrettable. Quant à retirer le manomètre et le thermomètre d'huile, essentiels dans ce contexte, c'est franchement petit. Pour le reste, la 205 Rallye est particulièrement attirante. Sobre dans son jogging blanc, décoré aux couleurs de Peugeot Talbot Sport ; pimpante à l'intérieur, avec ses deux baquets noirs (qui

ont heureusement échappé au plan de rigueur), égayés par les ceintures et moquettes rouges ; ronflante à souhait avec son petit moteur qui ne demande qu'à se ruier vers les 7000 (mais parfaitement docile à bas régime), elle suscite beaucoup de sympathie et d'intérêt sur son passage. Quant à son conducteur, il se régale à égrèner les rapports qui ponctuent chaque montée en régime rageuse. Attirante sur de nombreuses facettes, performante comme une GTI, dotée d'un excellent comportement, la Rallye vaut moins de 70 000 FF. Bravo Peugeot ! Néanmoins, cette 205 bourrée de caractère, mérite que l'on revoie ses pneus, ses freins arrière et son tableau de bord. Encore un effort !

Yves BEY-ROZET

POUR

- Prix/performances
- Caractère
- Moteur
- Comportement

CONTRE

- Pneumatiques
- Tambours AR
- Volant
- Instrumentation



TECHNIQUE

Moteur : 205 XL (1124 cm³) mais cylindrée 1294 cm³ (alésage x course : 75 x 73,2 mm) ; 2 carburateurs double corps Weber 40 DCOM 10 ; rapport volumétrique 9,6 ; 103 ch DIN à 6800 tr/mn (80 ch/litre) ; couple maxi 12,2 kg à 5000 tr/mn.

Transmission : boîte 205 XT avec pont 14/60 ; vitesse à 1000 tr/mn en 4e/5e : 22,9/28,3 km/h ; vitesse maxi en 1re/2e/3e/4e : 50/88/126/163.

Carrosserie : 205 GTI mais hauteur 1,374 m (+ 19 mm).

Suspensions : 205 GTI 1.6 mais voies AV/AR 1,400/1,336 m (+8mm).

Direction : 205 XT (démultiplication 22,1/1) ; 3 3/4 tours de volant.

Freins : 205 GTI 1.6 ; AV/AR : disques ventilés/tambours.

Pneumatiques : 165/70 HR 13 Michelin MXV ; jantes 5,5 B 13 (tôle) déport augmenté (4 mm).

Poids réel à vide : 810 kg ; répartition AV/AR : 505/305 (62/38 %) ; rapport poids/puissance : 7,9 kg/ch.

NOS PERFORMANCES (Monthéry)

| | |
|---------------------------------|-------|
| Vitesse (km/h) | 189 |
| à tr/mn en 5e | 6 700 |
| Accélérations (secondes) | |
| 400 m départ arrêté | 16"5 |
| 1000 m départ arrêté | 30"8 |
| de 0 à 60 km/h réels | 4"0 |
| de 0 à 80 km/h réels | 5"8 |
| de 0 à 100 km/h réels | 9"2 |
| de 0 à 120 km/h réels | 12"4 |
| de 0 à 140 km/h réels | 17"3 |
| Reprises (secondes) | |
| de 40 à 100 km/h réels en 4e | 12"5 |
| de 80 à 120 km/h réels en 5e | 11"4 |

NOS CONSOMMATIONS (l/100 km)

| | |
|-----------------------------------|--------|
| Autoroute (moy. 125 km/h) | 8,4 |
| autonomie (réservoir 50 l) | 530 km |
| Route (moyenne 75 km/h) | 6,9 |
| Conduite rapide (100 km/h) | 10,4 |
| Ville | 10,8 |

PRIX

| | |
|-------------------|-----------|
| France | 69 800 FF |
| Catégorie fiscale | 7 CV |

EQUIPEMENTS

| | |
|-------------------|-------|
| Pneus performants | non |
| Jantes alliage | non |
| Sièges baquets | serie |
| Manomètre d'huile | non |

