

Citroën Visa GTI
Peugeot 205 GTI



L'ÉQUIPE DE FRANCE DES GTI

par Michel SALUSSE

Après avoir été longtemps distancés par les constructeurs étrangers, les Français, Peugeot en tête,

ont fini par réagir avec brio en matière de petites sportives. C'est le tour de Citroën, qui s'est servi dans le magasin de pièces de PSA pour nous concocter une Visa de plus, la meilleure sans aucun doute.

Reprenant une grande partie des éléments qui font le succès de la 205 GTI, la Visa aurait pu lui ressembler comme une sœur... à la ligne près. Mais après quelques kilomètres parcourus à son volant, il nous est apparu nécessaire, sinon indispensable, de confronter les deux à travers un essai comparatif pour mieux en distinguer les différences. Car, aussi étonnant que cela paraisse, au-delà de leurs fiches techniques presque identiques, elles ont chacune une personnalité propre malgré de nombreux points communs qui risquaient de masquer l'essentiel.

L'enfant adoptif

Citroën présentait récemment l'Axel qui, si elle est produite en Roumanie, n'en est pas moins fortement marquée par le double chevron. En fait, elle aurait certainement été Visa, si Peugeot n'avait imposé pour celle-ci les structures et la mécanique de la 104. Sur le moment, le coup a dû être dur à avaler du côté du quai de Javel, mais avec le recul, on peut constater que l'enfant qu'elle était a été complètement adopté par ses nouveaux parents, qui ont même fait beaucoup de sacrifices pour son éducation. Après un accouchement difficile sans doute, qui lui avait valu d'avoir les dents en avant, ils

Citroën Visa GTi

Vitesse maxi :
1 000 m départ arrêté :

181 km/h
31"

se sont fendus d'une opération chirurgicale et néanmoins esthétique, puis lui ont offert successivement 80 chevaux, un look d'enfer, une capote et même quatre roues motrices, tout en lui payant d'extraordinaires voyages d'études à travers le monde en compagnie de jeunes pilotes dynamiques à souhait. Sans oublier la pub qui décoiffe : quelle belle jeunesse !

Toutefois, les voitures vivent moins longtemps que les hommes et la Visa a maintenant 6 ans de carrosserie et la « chance » de vivre en France : chez Opel, elle serait enterrée depuis 1 an. Cela pour dire que sa forme générale qui n'a jamais été exemplaire d'élégance commence sérieusement à se démoder. Les éphémères Visa Chrono et 1000 Pistes avec leurs jolies jantes à 5 branches et leurs ailes habilement élargies ont sans doute été les plus réussies, malheureusement pour cette fois, le train avant de la 205 GTI aurait fait déborder les roues de leurs ailes et il a fallu reprendre la décoration à zéro. Opération d'autant plus difficile que, si les voies avant sont désormais de 1 390 mm (contre 1 290 pour une Visa Club), les voies arrière n'ont grandi que de 27 mm, seules les roues sont plus larges. La Visa GTI a donc reçu des élargisseurs d'ailes typiquement groupe 2 pour couvrir les roues antérieures et des ornements purement décoratifs plats pour les roues postérieures, avec de larges marche-pieds entre deux et un petit spoiler avant. Le tout n'est pas trop mal dessiné, compte tenu de ces impératifs difficiles, mais, vue de près, la petite Citroën



PRIX

(au 22.11.1984)

En France :
Puis. fiscale (CV) :
En Belgique (FB) :
Puis. fiscale (CV) :

env. 68 000 FF
8
non
communiqués

Visa GTI



Citroën Visa GTi

Consommation
moyenne (l/100 km) :

8,5 à 13,5

semble sortir tout droit de l'officine d'un accessoiriste, avec le côté péjoratif que cela peut avoir. Malgré cela, vue de face, avec ses 4 phares ronds, elle est agressive, contrairement à la vue arrière d'où elle reste plus ridicule qu'attrayante, malgré ses deux becquets aérodynamiques.

Intérieurement, le changement est radical : la GTI reçoit la planche de bord des Visa 85 (sans boîte à gants) et le boîtier instrument d'origine 205 GTI. Exit les satellites pour plaire au plus grand nombre (il faut voir les explications embarrassées des documentations qui ont, pendant des années, présenté comme un progrès les agencements typiquement Citroën), derrière le volant à trois branches pointent deux classiques leviers et six cadrans à aiguilles. Moquette noire, sièges recouverts de tissus rayés rouge, équipement complet, la Visa fait bonne figure de l'intérieur, en face d'une 205 séduisante. Dans celle-ci, à part le volant bon à jeter, l'aménagement général est flatteur, reposant et fonctionnel. Les moquettes rouges sont gaies et les sièges reçoivent un revêtement de très belle qualité. Quant à l'aspect extérieur, il ne suscite que des commentaires favorables : compacte, large et basse, elle a droit de série à des jolies jantes monoton, qui participent à son succès, autant que celles (optionnelles) de la Visa s'éloignent du but. Une roue, c'est si simple, que le plupart des recherches axées sur l'originalité se soldent par des erreurs de ce genre.

Enfin, pour ce qui concerne le plaisir de regarder ou de toucher, la 205 l'emporte par sa distinction de bon goût, tandis que la Visa apparaît comme plus populaire, avec la particularité d'offrir quatre portes, des places arrière généreuses dans la catégorie, mais un coffre à bagages insuffisant.

GTI : adaptation Citroën

Le fameux moteur « XU » et un nouveau train avant ont permis à la 205 GTI d'avoir les qualités que l'on exige d'une sportive et dont sont dépourvues les versions de base. Citroën a repris pour son compte les éléments conçus avec succès par Peugeot, en y apportant de

minimes modifications qui feront à l'essai, la différence.

Le moteur est donc le 4 cylindres apparu pour la première fois dans la BX, puis adapté à la 305 et enfin à la GTI. Il s'agit d'un 4 cylindres en alliage léger, arbre à cames en tête entraîné par courroie et alimenté dans cette version sportive par injection électronique. En 1 580 cm³, c'est un supercarré, à la puissance raisonnable de 105 chevaux pour un couple honnête de 13,7 mkg. Cette valeur est loin des records, mais l'agrément est préservé par le fait d'une courbe plate (+ de 12 mkg entre 2 000 et 6 000 t/mn) ce qui est déjà plus rare. Le bloc est légèrement incliné vers l'arrière, et la boîte est

sur le côté avec lubrification séparée, contrairement au groupe 104 d'origine. Si le moteur est strictement identique dans les deux GTI, c'est dans la boîte que l'on découvre les premières modifications. Mêmes rapports bien étagés, mais pont plus long dans la Visa, pour une démultiplication finale... plus courte. Car la Citroën est chaussée en pneumatiques de \varnothing 13 et la Peugeot est en \varnothing 14, toutes deux en MXV Michelin 185/60.

A 1 000 t/mn en 5^e, la première roue à 29,5 km/h tandis que la seconde est à plus de 30. Donnée pour 870 kg (bien pour 4 portes), avec un SCx de 0,705, la Visa est annoncée par le constructeur pour 188 km/h, avec des chiffres d'accélération meilleurs que sa concurrente. Officiellement, celle-ci annonce un SCx de 0,605 et 850 kg pour 190 km/h et 31" aux 1 000 mètres départ arrêté. Citroën paraissait bien un peu optimiste (comme pour les CX GTI et Turbo) ce que nos mesures confirmeront.

Deuxième différence, la direction à crémaillère dans les deux cas, mais plus directe sur la Visa.

Enfin, les suspensions : celles de l'avant sont identiques, aux réglages près. Mac Pherson au guidage renforcé par un joli triangle inférieur en acier forgé. Mais les ressorts sont légèrement plus durs et les amortisseurs tarés différemment (durcis

Peugeot 205 GTI

Vitesse maxi : 189 km/h
1 000 m départ arrêté : 31"

en détente pour limiter le tangage). De plus, l'angle de chasse passe de 1,80° à 2,46°, tandis que le pincement n'est que de 1 mm au lieu de 2 mm. La barre antiroulis est plus grosse d'1 mm. Ces évolutions sont celles de la Visa en prenant comme référence la 205. Si elles peuvent paraître rébarbatives et ne sont pas habituelles dans nos colonnes, c'est qu'elles expliquent les différences de comportement que nous découvrirons lors de l'essai proprement dit.

A l'arrière, la Visa GTI conserve son train de base, qui, comme sur la 104, est composé de combinés Mac Pherson, avec bras tirés inférieurs légèrement obliques et barre antiroulis \varnothing 21 mm. L'inconvénient, c'est une largeur totale très inférieure à celle du train avant, comme on l'a vu plus haut. Sur la 205, des bras tirés suspendus à des barres de torsion transversales, avec amortisseurs télescopiques couchés et barre antiroulis. A l'arrière aussi, la Citroën est plus dure, et l'on note un pincement de 4 mm lorsque la Peugeot se contente de 2,5 mm.

Disques et tambours de même dimensions sur les deux autos, mais la puissance des servofreins et la répartition avant-arrière sont traités plus classiquement pour la Visa.

On remarque enfin que les empattements sont les mêmes. Avec ces éléments dont certains sont immuables, les techniciens de Citroën ont tenu à préserver des principes chers à la marque, synonymes de prédominance du train avant et qui ont fait des émules, beau-



PRIX (au 22.11.1984)	72 500 FF
En France :	1 700 FF
Option vitres électr.	8
Verrouil. centralisé :	392 500
Puis. fiscale (CV) :	9
En Belgique (FB) :	
Puis. fiscale (CV) :	

205 GTI



coup d'émules. Peugeot au contraire, s'est appliqué à sortir des sentiers battus en cessant d'imposer un équilibre qui n'était pas forcément voulu par les clients. A chacun ses convictions, il semble cependant curieux, que pour la Visa, on ait refusé un comportement qui a valu un accueil si exceptionnel à la 205 lors de son lancement. Mais voyons exactement comment cela se traduit.

La 205 GTI au-dessus du lot

La 205, on a beau être essayeur, on ne la conduit pas tous les jours. La reprendre est à chaque fois un étonnement, et ce comparatif en fut une nouvelle occasion. Sa supériorité se définit en plusieurs points : en premier, une tenue de route, un niveau d'adhérence parmi les meilleurs (mais égalé, voire dépassé par certaines) sur routes sèches. Ensuite, un caractère survireur naturel : au-delà de la limite, c'est l'arrière qui se met à dériver contrairement aux autres voitures à roues avant motrices. Ça lui donne une maniabilité étonnante, mais il faut savoir que le réflexe du débutant est interdit, il ne faut pas couper brusquement les gaz sous peine d'accrocher le dérapage, l'idée étant de rester en accélération et de peu contrebraquer. Avec un peu d'entraînement, personne ne pourra suivre, sinon en 205 GTI. Troisième sujet de satisfaction, le freinage plus chargé sur l'arrière qu'habituellement, ce qui autorise des décélérations sidérantes, plus encore sous la pluie. Avec l'aide de pneus réputés pour leur adhérence longitudinale, de suspensions qui ne s'affaissent pas et d'un poids léger. Enfin, la motricité et la précision du train avant, exempt de réactions dans la direction, qui se manie toujours sans effort, voilà le troisième point fort de la 205. Si la route devient glissante, elle prend définitivement le dessus en ne perdant qu'un minimum d'efficacité, là où ses concurrentes, même quand elles sont sûres, ne peuvent que baisser le rythme.

La boîte est douce, bien étagée, et le moteur est vif sans qu'il soit nécessaire d'écraser l'accélérateur, ce qui donne l'impression d'une grande facilité. En

Peugeot 205 GTI

Consommation moyenne (l/100 km) : 8 à 12

bref, faire de la route en 205 GTI est un vrai régal surtout sur les grands trajets, quand on n'a pas envie d'être toujours à fond mais que l'on souhaite rester efficace. Seul défaut, l'inconfort des sièges qui n'absorbent pas les réactions des suspensions assez fermes, et pour certains une pédale de frein un peu dure, ou plutôt une assistance insuffisante. Face à cette débauche de qualités proches de la perfection, la Visa GTI, il fallait s'y attendre, est sensiblement en retrait. Oh, qu'on ne s'y trompe pas, la comparaison n'est pas à son avantage, ce qui ne l'empêche pas d'être du côté des bonnes, sans conteste. Mais certaines choses ont changé de l'une à l'autre, les

freins par exemple : assistance plus forte, qui lui vaut les faveurs de notre photographe, mais blocage prématuré des roues avant, avec danger sur chaussée mouillée en freinage d'urgence et peu d'efficacité en conduite sportive. On rejoint ici les VW, Opel, Fiat et autres Ford, en sachant qu'en plus, chez Citroën, s'ils pouvaient supprimer les freins arrière, ils le feraient, c'est une profession de foi !

Autre changement immédiatement sensible : la motricité est retombée à un niveau normal pour une traction de 105 chevaux, le volant reçoit de légers mouvements en provenance des roues et, surtout, la Visa n'aime pas du tout les

LES PETITS DETAILS

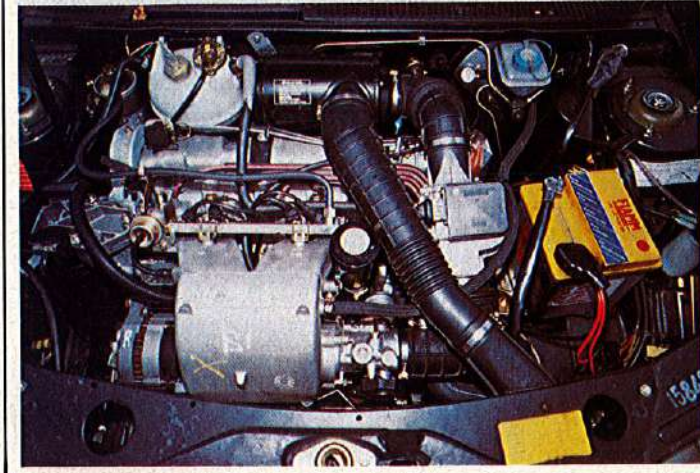
Visa

- La réglementation espagnole étant ce qu'elle est, en attendant l'entrée de ce pays dans le marché commun, les constructeurs doivent assembler sur place un certain pourcentage (en volume tous types confondus) des voitures qu'ils y vendent. Pour respecter cette règle, la Visa GTI sera exclusivement construite à Vigo. Citroën prévoit d'en produire 8 à 10 000 en 1985, dont une grosse moitié pour le marché français. La commercialisation débutera chez nous en priorité en janvier 1985.
- Livrée de série avec des jantes en acier de 4 pouces 1/2, la Visa GTI peut recevoir en option les jantes alu de votre voiture d'essai, plus larges d'1 pouce (mêmes pneumatiques Ø 13). Leur style tarabiscoté trahit une recherche de l'originalité à tout prix au résultat nettement moins flatteur que sur la 205. La roue de secours est une classique jante en tôle avec un 145 x 13 ordinaire. Elle est rangée dans le coffre, sous housse, réduisant considérablement le volume disponible déjà faible à l'origine pour une 4 portes. Heureusement, la banquette arrière est rabattable en deux parties. La tablette arrière est astucieusement fixée et articulée au hayon et non au dossier de banquettes.
- Sur option, les vitres avant sont à ouverture électrique, avec les interrupteurs peu accessibles de part et d'autre des boutons de la console. Toujours sur option, le verrouillage centralisé des 4 portes mais non du hayon, enfin avec une seule clef. Pas de boîte à gants, seulement des vide-poches.
- Le bloc instruments est repris à la 205 à quelques détails près, comme la zone hachurée du compte-tours qui débute à 6 000 t/mn au lieu de 6 250 (régime de puissance maxi). Pression et température d'huile sont au rendez-vous. Le volant, d'aspect bon marché, est agréable à manipuler. Mais les leviers (éclairage/clignotants/essuie-glaces) communs à toute la gamme Visa 85 sont trop loin des doigts. On notera la fonction balayage intermittent de l'essuie-glace arrière (fonction inexistante sur la 205) et la présence d'un avertisseur à compresseur, de série s'il vous plaît.
- Mauvaise adaptation des aérateurs aux vitesses élevées de la GTI : c'est tout l'un ou tout l'autre, c'est-à-dire pas ou trop d'air frais, pas ou trop de chauffage, surtout à fond sur autoroute. Ventilateur à 2 vitesses bruyant. Deux rétroviseurs extérieurs (à réglage de l'intérieur) sont montés de série. Un seul balai de pare-brise qui ne se décolle pas, mais à l'efficacité insuffisante même à petite vitesse (pression trop faible compte tenu de la dimension).



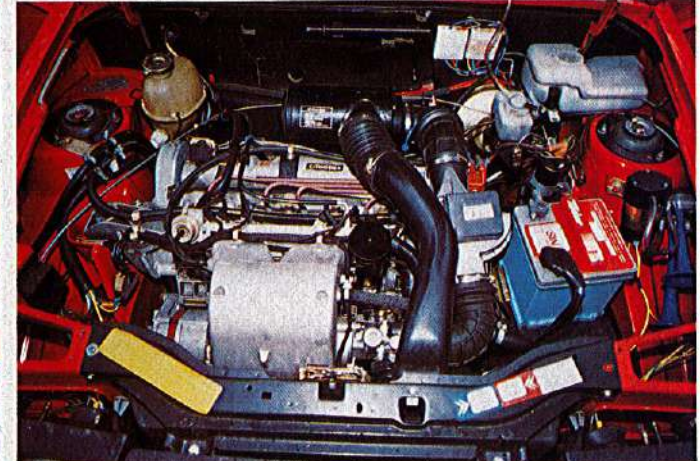
Le tableau de bord anthracite et les moquettes rouges sont flatteurs à l'œil et font oublier les 205 de base. Mais la finition est insuffisante, avec certains accessoires mal fixés ou les vitres électriques (options) souvent paresseuses. Les sièges sont beaux, soutiennent les reins, mais manquent d'amortissement rendant la 205 GTI peu confortable. Quant au volant...

Peugeot 205 GTI



Pour les amateurs de 4 portes, la Visa offre une alternative à la 205 avec une habitabilité généreuse pour les passagers AR. Mais le report de la roue de secours dans le coffre limite le volume de celui-ci à peu de chose. Le nouveau tableau de bord marque un changement radical (et nécessaire) dans la gamme Citroën, la vie à bord est agréable.

Citroën Visa GTI



saignées et autres joints de routes qui sont dans le sens de marche : attention par exemple à ne pas trop flirter avec les bordures, car cette GTI-là fait des écarts désagréables contre lesquels il faut attention et poigne. Troisième particularité, à pleine charge (pied au plancher) sur mauvais revêtements, l'arrière se « place » continuellement en appui sur l'une ou l'autre roue, imposant d'incessantes corrections au volant. On retrouve ici un défaut rencontré récemment avec la 305 GTX, que les conducteurs les plus calmes ne décèleront pas, mais qui agacera les « pieds lourds » par la concentration supplémentaire nécessaire.

Enfin, la Visa est une sous-vireuse classique, ce qui signifie qu'elle tend à agrandir le rayon des virages abordés trop vite, ou si vous préférez, qu'elle dérape en priorité de l'avant et plus

205

- Début en fanfare de la 205 GTI puisque en 6 mois, il s'en est vendu en France 8 210, contre 3 772 Lauréate turbo, 3 693 Renault 11 turbo et 3 193 Golf GTI. Pour les six pays d'Europe, le classement s'inverse, puisque la Golf réussit 23 485 ventes, contre 11 235 pour la 205 et 10 980 pour les deux Renault, mais l'Escort est deuxième (XR 3i) avec 23 350. Au total en Europe, les petites sportives devraient représenter 200 000 ventes en 1984.
- Pas de changement pour la 205 GTI avec le millésime 85. On espérait pourtant que le volant serait remplacé par un autre plus fonctionnel (branches à 10 h 10) et moins désagréable à la peau (grain glissant et irritant). L'équipement est complet, le tableau de bord de bon goût et les deux options groupées bien choisies : vitres électriques et verrouillage centralisé des portes et du hayon, le tout avec une seule clef. Mais les vitres sont bien lentes à monter, faisant craindre le grippage) et certains interrupteurs tiennent mal sur leur support.
- Les sièges qui font rebondir les corps de plus de 70/75 kg ont l'avantage de bien « supporter » les reins. La place réservée aux jambes des passagers arrière est mesurée, mais les sièges avant basculent entièrement, sans déréglage de la position de conduite. Le volume du coffre est plus généreux que celui de la Visa, de plus la roue de secours petit format est fixée dans un panier extérieur. A noter que le panier peut recevoir une roue de dimension normale, l'avantage du choix retenu étant un poids réduit et un meilleur écoulement de l'air sous la voiture.
- Il était question d'une super 205 GTI qui aurait reçu la fameuse culasse de la Turbo 16 à 16 soupapes. La Golf sera donc peut-être la première à être ainsi équipée, mais Peugeot répliquera par une 205/1900 cm³. L'augmentation de cylindrée couplée à l'alimentation par injection a donc été retenue pour des questions de prix de revient, mais cette évolution ne devrait pas apparaître avant plusieurs mois, durant lesquels le kit 125 ch/1600 assurera l'intérim. Demain, peut-être un kit 16 soupapes sur bloc 1900 ?
- Il est fort probable qu'une augmentation des prix intervienne en fin d'année. Citroën nous a promis la Visa GTI pour « 4 000 à 5 000 F » de moins que la 205, différence réduite à 3/4 000 F à équipement équivalent (les jantes).

LES PETITS DETAILS

PERFORMANCES MESUREES :		Visa GTI	205 GTI
Vitesse maxi corrigée (km/h) :	en 4 ^e	—	—
	en 5 ^e	181	189
Accélérations départ arrêté :	400 m :	16"4	16"5
	1 000 m :	31"	31"
Reprises : de 80 à 120 km/h :	en 3 ^e	—	—
	en 4 ^e	—	—
	en 5 ^e	13"6	13"7
A partir de 40 km/h réels en 5 ^e	400 m :	19"5	20"
	1 000 m :	35"	34"8
A partir de 40 km/h réels en 4 ^e	400 m :	—	—
	1 000 m :	—	—
Vitesse maxi lue sur chaque rapport et chute de régime (km/h - t/mn)	1 ^{re} -2 ^e	50/ 2 200	50/ 2 750
	2 ^e -3 ^e	85/ 1 400	90/ 1 750
	3 ^e -4 ^e	115/ 1 000	125/ 1 450
	4 ^e -5 ^e	14/ 1 000	165/ 1 250
Régime maxi utilisé	(t/mn)	—	—
Zone rouge	(t/mn)	6 000/ 6 500	6 250/ 6 500
Etalonnage du compteur de vitesse (lu : réels en km/h)	60	58	55
	90	88	80
	110	107	99
	130	128	115
Circuit routier (Montlhéry)	Tour lancé	3"11	3"09
CONSOMMATION (litres)	Moyenne	8,5/13,5	8/12
	Capacité du réservoir	43	50
Selon les normes « UTAC » (A vitesse stabilisée)	à 90 km/h	5,9	5,6
	à 120 km/h	7,6	7,3
	En cycle de type urbain	8,7	8,7

Plus on l'essaye, plus on l'apprécie : le comportement de la 205 GTI est le meilleur de toute la production actuelle ; la petite Peugeot est agile, efficace, douce et permet de rouler très vite en toute décontraction.

Citroën Visa GTI
Peugeot 205 GTI



	Citroën Visa GTI	Peugeot 205 GTI
MOTEUR		
<ul style="list-style-type: none"> ● Cylindrée (cm³) : ● Rapports volumétriques : ● Puissance maxi : ● Couple maxi : ● Disposition : ● Type : ● Refroidissement : ● Matériaux : ● Distribution : ● Alimentation : 	1 580 (83 x 73) 9,8 : 1 105 ch à 6 250 t/mn 13,7 mkg à 4 000 t/mn transversal avant 4 cylindres en ligne tout alliage léger par eau (ventilateur électrique) 1 arbre à cames en tête entraîné par courroie Injection électronique Bosch LE2-Jetronic avec coupure de débit à la décélération	
TRANSMISSION		
<ul style="list-style-type: none"> ● Mode : ● Boîte de vitesses : (rapports et vitesses pour 1 000 t/mn) — 1^{re} : — 2^e : — 3^e : — 4^e : — 5^e : ● Rapports de pont : ● Embrayage : ● Autobloquant : 	Aux roues avant 3,31/7,70 1,88/13,55 1,36/18,76 1,07/23,86 0,86/29,50 3,94 3,31/7,86 1,88/13,81 1,36/19,11 1,07/24,32 0,86/30,06 4,06 monodisque à sec avec commande mécanique non	
CHASSIS		
Type :	Coque autoporteuse en acier	
Carrosserie :	berline 4 portes + hayon AR	berline 2 portes + hayon AR
Cx (SCx) :	0,39 (0,705)	0,34 (0,605)
SUSPENSION		
AV :	Jambes élastiques avec triangles inférieurs barre antiroulis Ø 18 mm	
AR :	barre antiroulis Ø 17 mm bras tirés obliques, jambes élastiques, amortisseurs couchés, barre antiroulis Ø 21 mm	
	bras tirés, barres de torsion transversales, amortisseurs couchés, barre antiroulis Ø 19 mm	
DIRECTION		
<ul style="list-style-type: none"> ● Type : ● Diamètre de braquage : ● Course du volant : 	à crémaillère (1/18,85) 10,6 m 3,3 tours	à crémaillère (1/22,1) 10,8 m 3,8 tours
FREINS		
<ul style="list-style-type: none"> ● AV : ● AR : ● Assistance : 	disques ventilés Ø 247 mm tambours Ø 180 mm par servofrein à dépression	
DIMENSIONS (mm)		
<ul style="list-style-type: none"> ● Empattement : ● Voies AV/AR : Longueur : Largeur : Hauteur : Jantes : ● Pneumatiques : 	2 420 1 390/1 267 3 720 1 600 1 370 acier 4,5 B 13 185/60 HS 13	2 420 1 392/1 328 3 705 1 572 1 355 alu 5,5 J 14 185/60 HR 14
POIDS (kg)		
<ul style="list-style-type: none"> ● Contrôlé : ● Pourcentage sur l'avant : 	885 60,4 %	879 61,5 %

Des performances conformes au sigle GTI, un comportement routier beaucoup plus classique, pour une traction, que celui de la 205 : caractère sous-vireur type, mais aussi quelques dérobades de l'AR et une tendance à louvoyer du train postérieur, peu dangereuses mais agaçantes.



encore si l'on maintient l'accélération. En corollaire, les chevaux ne passent plus en totalité s'il pleut. Toutefois, on notera certaines dérobades imprévues du train arrière, lorsque le conducteur, mis en confiance par le sous-virage, se met à rentrer très vite dans les courbes : avec un petit coup de volant, l'arrière déboîte plus ou moins régulièrement, mais moins en douceur qu'en 205.

Tout cela pour vous dire que la Visa GTI va quand même très vite et très bien, mais que son comportement routier ne sort pas du lot des bonnes tractions avant de la catégorie. Qu'on l'ait voulue plus sous-vireuse, cela se défend (quoique les acheteurs sportifs ont des principes plus solides qu'on veut le croire), mais que l'on ait perdu en motricité et donc en efficacité sur chaussées glissantes, c'est nettement plus regrettable. Consolation au niveau du confort : sans être aussi absorbants que ceux de la BX GT, les fauteuils de la Visa s'accordent plutôt bien aux suspensions, évitant tous mouvements excessifs. Dommage que les reins s'enfoncent dans la mousse, provoquant certaines douleurs dans le dos en fin de journée.

Au chapitre moteur, pas de grosses surprises : les accélérations sont équivalentes, malgré la meilleure impression laissée par la boîte : celle-ci, surtout sur les trois derniers rapports, semble véritablement « serrée », avec un certain plaisir à la clef. En règle générale, la Visa paraît plus souple en reprise, mais les chiffres sont très proches les uns des autres. Au contraire, la vitesse maxi, si l'on s'en tient à la zone rouge du compte-tours, (bête et discipliné, c'est comme ça), dépasse à peine les 180 km/h, tandis qu'en trichant, on peut en grappiller encore quelques-uns. A noter que cette zone rouge débute à 6 000 tours, contre

	Citroën Visa GTI	Peugeot 205 GTI
PLUS	<ul style="list-style-type: none"> ● Bon rapport prix/performance ● Comportement routier ● Plaisir de conduite ● Equipement complet, présentation en progrès ● Consommation 	<ul style="list-style-type: none"> ● Tenue de route étonnante et comportement sous la pluie ● Motricité, équilibre de freins ● Plaisir de conduite ● Présentation réussie ● Equipement complet ● Consommation record
MOINS	<ul style="list-style-type: none"> ● Motricité sur route mouillée ● Tenue de cap désagréable à plein régime ● Répartition des freins inadaptée (sols glissants) ● Exiguïté du coffre à bagages ● Absence de boîte à gants 	<ul style="list-style-type: none"> ● Inconfort des sièges ● Finition imparfaite ● Volant de direction désagréable

6 250 au compteur de la 205, ce dernier chiffre étant celui de la puissance maxi. En conséquence de cette transmission plus courte et d'une moins bonne pénétration dans l'air, la consommation est augmentée de 1/2 à 1 1/2 litre aux cent, ce qui reste raisonnable compte tenu des records battus par la petite lionne ; laquelle, encore cette fois, a refusé catégoriquement d'atteindre les 13 litres, et pourtant je m'y suis attelé !

On nous l'avait promise comme plus sportive que la 205 GTI dont elle dérive étroitement sur le plan technique. Certes, sa direction est plus directe, sa transmission plus courte et ses suspensions, paraît-il, plus dures. En fait, le seul point sur lequel elle représente un réel progrès, c'est le confort, car cela reste le point faible de la Peugeot, faute de sièges adaptés. Pour le reste, la Visa rentre un peu dans le rang des petites sportives en soutenant la comparaison la tête haute. Si, au contraire,

on prend comme base la trop fade Visa GT, le progrès est important en matière d'agrément et de performances, ainsi qu'en présentation et équipement. La 205 est beaucoup plus silencieuse, mais les instruments sont identiques dans les deux autos et correspondent aux vœux du plus grand nombre, avec une option groupée pour les vitres électriques et le verrouillage centralisé (encore plus important pour une 4 portes). Reste le dernier point, pour lequel nous attendrons confirmation avec impatience : on nous a annoncé qu'une Visa GTI sans option coûterait entre 5 000 et 6 000 francs de moins qu'une 205 dans les mêmes conditions (laquelle a des jantes alu de série). A ce jour, ça la mettrait aux alentours de 66 500 francs, et là, elle en écrase plus d'une, surtout en 4 portes. Dans ce contexte, sachant qu'en plus elle pourra recevoir une partie des kits mis au point par Peugeot, elle méritera de trouver acheteurs.

le plus
grand choix de

DÉTECTEURS DE RADARS



• les plus petits
du monde
• jusqu'à 1500 m

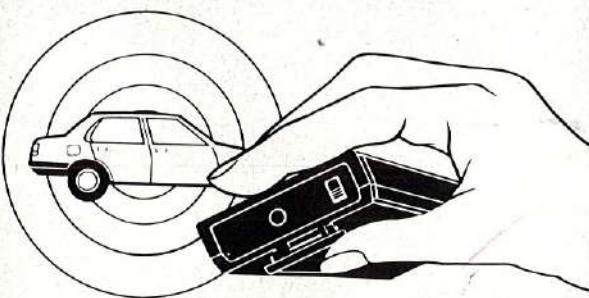
chez un grand
spécialiste

- système anti-collision marine
- pour les navigateurs qui tiennent la route
- plusieurs modèles disponibles vérifiés et testés par nos électroniciens

Grand choix : BEL - SPECTRUM - ESCORT
SR 1000 - RADAR MAN

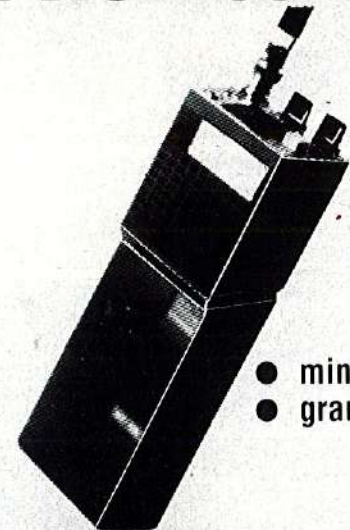
Usage interdit en France

BIP ALARM



- vous prévient sur un minirécepteur dans un rayon de 1 à 7 km si on «touche» à votre voiture

TALKIE-WALKIE PROFESSIONNEL



- miniaturisé
- grande puissance

SDEC
3, place Wagram, 75017 PARIS
Tél. 766 85 61
commande téléphonique acceptée

Vente à nos bureaux ou envoi
contre remboursement sur simple
appel téléphonique