

*Avec le millésime 1988, la Peugeot 205 bénéficie d'une nouvelle ambiance intérieure et, surtout, de moteurs en provenance directe de la... Citroën AX. Résultat : convaincant.*

● **PAR BAUDOIN DE SEGONZAC**

*Ne cherchez pas : c'est avant tout, l'intérieur qui, dans le millésime 1988 de la 205 (ici la version GT), subit des modifications. L'habitacle, d'abord (voir photo en haut à droite), avec un nouveau volant et, dans les versions XT, GT et XTD, un nouveau tableau de bord. Sous le capot ensuite, avec les moteurs TU de 954, 1 124 et 1 360 cm<sup>3</sup> issus de la banque d'organes de PSA et déjà utilisés pour certaines versions de la Citroën AX.*

## Peugeot 205

# HISTOIRE DE FA

**D**ire que la 205 pèse d'un poids déterminant dans la gamme Peugeot est une lapalissade. Mais cela suffit, néanmoins, à justifier la prudence avec laquelle le constructeur — à l'instar de Renault avec sa R5 — a fait évoluer son modèle-vedette pour le nouveau millésime. Quand une voiture a déjà été produite à près de 2 millions d'exemplaires (dont 520 000 en 1986 : un record !), qu'elle représente plus de la moitié de la production totale de la marque (52 % en 1986), qu'elle bataille en tête du marché et accumule les succès à l'exportation, le moindre changement, en matière de style notamment (voir encadré), peut être déterminant. Dans ces conditions, on comprend pourquoi Peugeot a mis la pédale douce, en préférant de discrètes retouches à un restyling plus sérieux. Inchangées, les lignes de la 205 ne se signalent donc que par l'intégration d'un becquet au sommet du hayon et, pour cer-

taines versions, par l'adoption de nouveaux enjoliveurs et rétroviseurs extérieurs.

**BANQUE D'ORGANES.** C'est donc en ouvrant portes et capot qu'on trouvera la nouveauté, avec, d'une part, une nouvelle ambiance intérieure, par le jeu des modifications de style et de matériaux et, d'autre part, de nouveaux moteurs puisés dans la banque d'organes du groupe PSA et déjà montés, pour la plupart, sur la Citroën AX.

Dans l'habitacle, sans être vraiment différente de la précédente, la planche de bord redessinée et inspirée de celle de la 309, apporte un peu plus de fonctionnalité, notamment au niveau des rangements (boîte à gants à deux bacs avec un système d'ouverture plus pratique) et de certaines commandes (climatisation, essuie-glace). Modifié aussi, le volant à jante large est effectivement plus agréable, tandis que le tableau de bord est inchangé, sauf pour les versions XT, GT et XTD qui bénéficient des cadrans ronds de la XS. On ap-



# FAMILLE



● L'ŒIL DU STYLISTE

## Fluidité gracie

Après quatre millésimes de séduction et de conquêtes dans toute l'Europe, la 205 ne fait pas encore son âge mais la gamine avait tout de même pris quelques rides dont il convenait de s'occuper avant qu'il ne devienne urgent de changer la robe.

Quitte à laisser de côté les dessous (toujours pas de carénage des bas de caisse, comme sur la 405), et le dessus (pratiquement aucune retouche à la ligne), c'est sur l'intérieur qu'a porté l'essentiel de la cure. Fini l'aspect un tantinet mignard de la planche de bord d'origine. La Peugeot 205 hérite enfin d'un poste de pilotage digne de ce nom, délimitant de manière logique l'aire fonctionnelle dévolue au conducteur, sans pour cela confiner le passager dans un espace aride. Cette planche de bord s'ordonne classiquement autour d'un élément central regroupant commandes de climatisation, logement de l'autoradio, boîte à monnaie etc. Le tout prolongé, pour les versions hautes, par un très joli pontet servant de support au levier de vitesses. L'astuce a consisté à raccorder la partie centrale à la grande visière qui abrite l'instrumentation principale, par le biais d'un pan oblique, infiniment mieux amené que dans la 309... Il en ressort une impression de solidité et de sécurité, même si les matières sont toujours aussi peu dodues comme c'est souvent le cas chez Peugeot. A l'exception du nouveau volant, assez réussi et d'un toucher agréable.

Autre bon point : l'harmonie colorée de l'habitacle, même si la tonalité adoptée, à la limite du jus de pipe et du marron glacé, risque de se révéler très vite lassante. Un gris chaud, plus pâle, aurait été plus heureux à nos yeux. La carrosserie, quant à elle, conserve sa fluidité gracie, presque intemporelle. Un rétroviseur extérieur profilé, (mais hélas unique), et une mince baguette sur le flanc de caisse font la différence. Tôt ou tard, pourtant, il faudra tout remettre en question. C.R. Petit

préciera encore les nouveaux tissus de revêtement des sièges et leur confort, mais on regrettera simplement que Peugeot n'ait pas profité de l'opération pour améliorer le maintien latéral des sièges avant sur les versions de haut de gamme XT et GT.

Sous le capot, tout est nouveau ! Au moins pour les versions 954 cm<sup>3</sup>, 1 124 cm<sup>3</sup> et 1 360 cm<sup>3</sup>, dont les moteurs sont remplacés par ceux (TU) de la nouvelle génération, avec une cylindrée identique mais une boîte de vitesses située en bout de moteur au lieu d'être en-dessous. Gain de l'opération : hormis une légère augmentation de puissance (5 ch de plus pour les 1 124 et 1 360 cm<sup>3</sup>) et de couple (de 0,4 à 1 mkg selon les versions), ces moteurs sont théoriquement plus discrets que les précédents (qui équipent toujours les Peugeot 104 et les Citroën Visa) et, grâce à leur implantation, plus accessibles.

Au volant des nouvelles 205, tout cela se confirme, du moins sur les versions 1 124 et

1 360 cm<sup>3</sup> que nous avons pu essayer. Parmi les — rares — critiques que l'on pouvait en effet formuler jusqu'ici à propos de la 205, les bruits de moteur et de transmission étaient les plus fréquemment cités. Ils ont, semble-t-il, complètement disparu. Et si le niveau sonore n'a pas diminué beaucoup en intensité, avec le 1 360 cm<sup>3</sup> en particulier, il est tout de même plus feutré, plus agréable à l'oreille. De même, au niveau de la boîte, les passages de vitesses ne posent plus aucun problème, là où la première comme la marche arrière se montraient parfois récalcitrantes à froid.

**AGRÈMENT.** Quant au comportement de ces nouveaux moteurs, il nous a paru, là encore, en amélioration, l'augmentation du couple — même à un régime plus élevé de 300 à 1 200 tr/mn selon les versions — et de la puissance ayant été profitable, en dehors de performances plus élevées, à la souplesse et à l'agrément de conduite.

Un constat qui s'applique aussi bien à la version de 1 124 cm<sup>3</sup> (55 ch.), très douce et agréable à conduire, qu'à celle de 1 360 cm<sup>3</sup>, équipée du nouveau et très brillant moteur de 85 ch, qui sera sans doute monté prochainement sur la future AX de haut de gamme. Une histoire de famille, en somme. Voilà en tout cas qui ne manquera pas de renforcer l'image de bonne routière, fiable et confortable, dont jouissait déjà la 205. Avec, à la clé, de nouveaux succès en perspective. ■



### LA NOUVELLE GAMME 205

VERSIONS	MOTEUR (cm <sup>3</sup> /ch)	BOÎTE DE VITESSES	CV	PRIX (francs)
XE (3p)-GL (5p)	954-45	4	4	47 900-52 300
XL (3p)-GL (5p)	1 124-55	4 ou 5	4	54 400-56 400
XR (3p)-GR (5p)	1 124-55	4 ou 5	4	59 700-61 700
XR (3p)-	1 360-65	5	5	63 400-65 400
GR/SR (5p)	1 360-65	5	5	68 200
XT/XS (3p)	1 360-85	5	7	69 900-70 400
GT (5p)	1 360-85	5	7	71 900
Automatic (3-5p)	1 580-80	4	7	74 400-76 300
GTI (3p)	1 580-115	5	8	86 300
GTI (3p)	1 905-130	5	9	97 000
CT Cabriolet (2p)	1 360-85	5	7	93 500
CTI Cabriolet (2p)	1 580-115	5	8	107 900
XLD (3p)-	1 769-60	4 ou 5	5	63 400
GLD (5p)	1 769-60	4 ou 5	5	65 400
XRD/XTD (3p)	1 769-60	5	5	71 700-76 100
GRD/SRD (5p)	1 769-60	5	5	73 700-77 200
XA (utilitaire 3p)	1 118-55	4 ou 5	6	50 405
XRA (utilitaire 3p)	1 294-65	5	7	56 542,55
XAD (utilitaire 3p)	1 769-60	4 ou 5	7	58 588,40