

# MAZDA 323 GT P



## Un coup de griffe sur le museau

*Le lion n'est pas encore mort ce soir, mais il a pris un sérieux coup de griffe : jamais encore la 205 GTi n'avait été si sauvagement agressée par une concurrente, nippone de surcroît !*

# **T PEUGEOT 205 GTi 1.9**



## MATCH Mazda 323 GT/Peugeot 205 GTi 1.9



Plus souple en suspensions, un peu moins vif et pesant, la Mazda est aussi un peu plus facile à piloter à la limite. Elle est aussi chaussée de pneus moins larges et moins performants que ceux de la 205.



La direction assistée disponible en option rend le pilotage de la 205 beaucoup moins pointu. Son comportement reste néanmoins assez précis sur circuit, mais peut s'avérer pointu sur la route.

**D**epuis le temps que les constructeurs japonais essaient sans y parvenir de concurrencer notre championne nationale, on s'est dit qu'elle avait encore du temps pour vieillir tranquillement. Et voilà que presque ingénument, sans même oser lui disputer son titre en empruntant un sigle souvent usurpé, Mazda lui glisse subrepticement dans les pattes une jolie petite 323 qui vient la taquiner très sérieusement. Certes, le trône n'est pas encore en danger, et le lion bien assis sur sa place de monarque va pouvoir facilement lui faire le coup du mépris. Mais... attention quand même !

### Des atouts déjà sur le papier

Il y a souvent loin d'une fiche technique à la route, mais ça ne fait jamais de mal de se donner une idée des forces en présence avant de partir. A ma gauche, donc, le 1900 de 130 ch renommé de la 205, tenant du titre de la catégorie, apprécié de tous temps pour son couple et sa vigueur. A ma droite, le p'tit nouveau, bien dans la tradition nipponne : 1800 cm<sup>3</sup> seulement, mais culasse à 2 ACT et quatre soupapes par cylindre, plus admission variable à contrôle électronique. Donné pour 140 ch, il prend un petit avantage vite rompu en cause par un couple maxi à peine inférieur (0.2mkg), l'idée que l'on

### MAZDA 323 GT

#### Les atouts

- Prix
- Performances
- Freinage
- Confort
- Direction assistée en série

#### Les points faibles

- Équipement intérieur pauvre
- Pneus d'origine
- Efficacité sportive un peu en retrait de la 205

se fait habituellement d'un moteur à culasse 16 soupapes, et un poids total supérieur de 140 kg. Ah, se dit alors l'essayeur subtil (merci !), voilà encore un engin qui va ramener en reprises, être creux en bas, etc. Continuant sa lecture, notre fin limier note des suspensions bien dans la tradition japonaise (pseudo McPherson à l'avant, jambe McPherson arrière avec double bielette transversal et jambe longitudinale, et barres antiroulis) en permettant d'avance des doutes sur l'amortissement, parce qu'il a fini par se laisser aller aux idées toutes faites et aux préjugés. Il note tout de même, étonné, que la Mazda dispose de disques (ventilés à l'avant) de diamètre supérieur à ceux de la 205, ce qui est rare dans la catégorie, et fait naître quelques rides d'interrogation sur son front pourtant encore juvénile. Bon. Autrement dit, il commence à avoir envie de rouler, le fonctionnaire de service. Eh bien roule, mon gars !

### Ville : avantage Mazda !

En ville, la 205 GTi reste égale à elle-même, c'est-à-dire quelque peu agaçante. Bien qu'assistée (en option à 3.125 F), la direction reste un peu dure, mais surtout, le moteur semble incapable de fonctionner correctement à bas régime. Le ralenti est instable, et, surtout, l'irrégularité de fonctionnement jusqu'à 2000 t/min distille des à-coups vraiment pénibles. On y est toujours installé confortablement (il y a même du cuir sur les fauteuils, option à 4.678 F) mais très haut, la finition fait toujours aussi camelote. Autant on se pose sur le siège de la 205, autant on s'enfonce dans la Mazda. Très bons sièges, confortables et au maintien précis, intérieur sympa sans plus, mais grand dénuement au niveau équipement : pas de leve-glaces électriques, pas de fermeture centralisée des portes, même pas (un comble pour une japonaise !) de radio pour passer le temps. Par contre, le moteur surprend déjà par son onctuosité et son côté musclé. Sur les deux, on remarque aussi des mouvements de couple dans le volant en accélération, qui se confirmeront sur la route, sans jamais s'avérer plus que gênants. Avec ses siè-



Deux lèvres portés dans les bas de haubier avant accentuent encore l'agressivité de la Mazda, à côté de laquelle la 205 prend un petit coup de vieux.

Donne un petit mieux en vigueur côté 205. Il est cependant indéniable que l'on fatiguera moins sur long trajet avec la nippone qu'avec la française.

### Performances : d'un cheveu pour la 205

On le sentait sympathique sur la route, le moulin de la Mazda, mais on ne pensait pas qu'il approcherait en performances pures une 205 largement plus légère. Pourtant, un œil à nos chiffres, réalisés le même jour, montre que ses cent centi-

mètres cubes de moins ne lui donnent pas de complexes. Deux km/h en point d'avantage à la 205, égalité aux 400m, un dixième sur 1000 m DA. Autant dire pas grand chose. Vexée, la 205 garde tout de même son domaine privilégié des reprises, où la différence de poids se fait sentir.

Ce qu'il faut tout de même souligner, c'est le caractère particulièrement sympa de ces petits moteurs vigoureux, pleins de nerfs, dotés d'une très faible inertie, qui s'acquittent de leur tâche avec un plaisir évident, que partage d'ailleurs le conducteur. L'exercice pas évident des accélérations départ arrêté met en valeur la bonne motricité du train de la Mazda, tout de même un peu distancée sur ce point par le toujours aussi excellent train avant de la 205.



Toujours aussi vive dans les petits coins, la 205 ! Et de vraies belles jantes en alliage.



Un peu plus lourde à emmener, un peu en retrait du point de vue motricité, la Mazda affiche pourtant de vraies qualités de sportive. On regrettera tout de même les angelots en plastique masquant les jantes en tôle. Mais quand on veut un prix bas...

## PEUGEOT 205 GTi 1.9

### Les atouts

- Performances
- Freinage
- Efficacité
- Equipment

### Les points faibles

- Comportement difficile à la limite
- A-coups à bas régime
- Inconfort
- Finition intérieure

# MATCH Mazda 323 GT/Peugeot 205 GTi 1.9

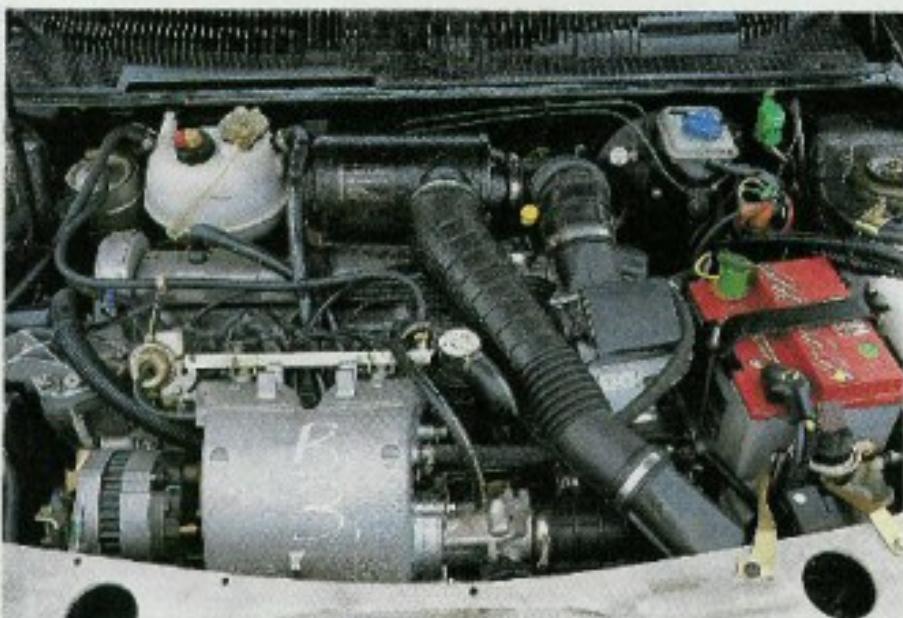
## Comportement routier : l'efficacité à la 205, la facilité à la Mazda

On connaît la 205 : une efficacité indéniable, mais un côté parfois pointu à la limite. Ce caractère est un peu atténué par la direction assistée que l'on ne saurait que conseiller de prendre en option, qui, en allégeant l'effort au volant, permet des réactions plus vives du pilote. Parce que la 205, elle aussi, est vive dans ses dérobades, que ce soit de l'avant ou de l'arrière, si on la force trop ou que l'on fait une erreur de pilotage. En contrepar-

tie, elle est aussi d'une efficacité indiscutable. La Mazda est un ton en-dessous. Elle aussi assez vive, prompte à se dérober de l'arrière au lever de pied, elle s'avère également un peu moins précise dans ses réactions, moins rigoureuse en suspensions comme en précision. Par contre, elle gagne en facilité de pilotage, ses réactions étant plus progressives. Nul doute qu'elle prenne un avantage plus décisif sur le mouillé, qui n'est pas le terrain de prédilection de la 205. Encore faudrait-il juger la Mazda mieux chaussée, ses Bridgestone d'origine n'étant guère accrocheuses sur le sec, et encore



C'est beau, moderne et bien fini sous le capot de la Mazda, avec en particulier un radiateur d'eau (invisibile sur le photo) d'environ 2cm d'épaisseur, qui est une œuvre d'art en lui-même. A droite en bas, le contrôle électronique de l'admission.



C'est sous son capot que la 205 avoue le plus son âge, et une date de naissance antérieure à l'apparition des « designer moteur » !

	Mazda 323 GT 1.9	Peugeot 205 GTi 1.9
<b>CARACTÉRISTIQUES</b>		
<b>MOTEUR</b>		
Type	4 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne
Emplacement	transversal Av	transversal Av
Cylindrée totale	1540	1905
Alésage x course (mm)	83x85	83x85
Cylindre unitaire (cm³)	461	476,25
Rapport volumétrique	9,81	9,51
Précision maxi (ch/volts)		
(kv/mv)	140/6000	130/6000
Couple maxi (mkg)		
(kgm) (kv/mv)	16,8/4700	16,8/4500
Précision spécifique (ch/l)	76,1	68,2
Couple spécifique (mkg/l)	9	8,8
Distributeur	3 ACT	1 ACT
	(courroie orientée, 4 soupapes par cyl)	(courroie orientée)
Vélibergaïn entre les paliers	5	5
Monobloc du bloc	Yes	alliage léger
Monobloc de la culasse	alliage léger	alliage léger
Refroidissement	liquide	liquide
Lubrification	centralisé	centralisé
Alimentation	injet électron.	Benzin, Benzin, Benzin, E 2 jetronic transistorisé
Allumage	Bron.	transistorisé
<b>TRANSMISSION</b>		
Réducteur	aux roues AV	aux roues AR
Nbre de rapports	5+AR	5+AR
Rapport/vitesse à 1000 tr./mn		
1 <sup>e</sup>	3,30/7,719	2,30/1,94
2 <sup>e</sup>	1,03/14,035	1,85/15,73
3 <sup>e</sup>	1,35/13,835	1,30/14,40
4 <sup>e</sup>	1,03/24,975	1,07/27,23
5 <sup>e</sup>	1,33/30,733	0,86/33,88
Rapport de pont	3,18	3,68
Embrayage	monodisque à	monodisque à
Autorégulateur	300	300
<b>CHASSIS</b>		
Structure et matériaux	coque cabriolet, 40 20 W	aluminium acier
Type	Berline bi- corps 2 portes	cabriolet corps 2 portes
Ca/SCs	0,25/1,00	0,34/0,665
Suspension avant	McPherson triangulé, barre anti- roulis	McPherson triangulé, barre anti- roulis
Suspension arrière	doublé biellette transversale, brai longitudinal barre anti- roulis	transversale, brai longitudinal barre anti- roulis
Pneus avant	disques ventilés diam. 257 mm	disques ventilés diam. 247 mm
Pneus arrière	disques pleins diam. 251 mm	disques pleins 247 mm
Direction	à command. assistée	à command. assistée
Jantes	5,6 x 14	5,6 x 15 allégé
Pneumatiques	185/60 HR 14	185/55 VR 15 + plats
Route de secours		

*L'Expérience de la  
Compétition au  
Service du Particulier*

# 2S SPORTING SERVICE COUZINET

DIMENSIONS / POIDS / CAPACITÉS		
Longueur (mm)	4055	3705
Largeur (mm)	1775	1572
Hauteur (mm)	1381	1355
Empattement (mm)	2450	2420
Voies AV / AR (mm)	1430 / 1436	1382 / 1339
Largeurs aux coussins AV / AR (mm)	1410 / 1400	1330 / 1290
Poids assis/assis/contrôle (kg)	1036 / 1050	875 / 1280
Répartition AV / AR du poids (kg) / (%)	566 / 285 (52,4 / 37,6 %)	675 / 910 (49,1 / 50,9 %)
Rapport poids/puissance kg / ch	7,5	7
Capacité essence (l)	30	30
Capacité huile (l)	3,8	3,4
Capacité coffre (l)	210 / 894	214 / 558
BUDGET		
Prix TTC (F)	85 682	97 482
Puissance fiscale (CV)	10	9
Options	0€/100%	100€/0%
Initial : 1800€, peinture mince : 2700€	Initial : peinture mince : 2700€, taxe de vente : 2800€, adhésif coupe : 4680€, adhésif en imperméabilisant avec dr. initial : 8164€, adhésif : initial : 1484€, peinture mince et initial : 7615€	Initial : peinture mince : 2700€, taxe de vente : 2800€, adhésif coupe : 4680€, adhésif en imperméabilisant avec dr. initial : 8164€, adhésif : initial : 1484€, peinture mince et initial : 7615€

PERFORMANCES	Model 323 GT 1600	Peugeot 205 GTI 1.9
Rapport poids/puissance kg / ch	7,5	7
Rapports de couple/puissance/ maxi	4700 / 3500 / 7300	4750 / 3600 / 6500
Vitesse maxi / régime	198 / 5600	201 / 6000
Accélérations :		
0 à 100 km/h	8,3	8,0
400 m DA	15,2	15,0
1000 m DA	29,3	28,1
Rapports (km/h en 3 <sup>e</sup> ) :		
40 à 100 km/h en 3 <sup>e</sup>	8,9	7,9
4 <sup>e</sup>	12,3	10,8
5 <sup>e</sup>	17,3	14,8
80 à 120 km/h en 3 <sup>e</sup>	8,2	7,5
4 <sup>e</sup>	11,1	7,3
5 <sup>e</sup>	17,3	14,8
Max sur l'intermédiaire régime		
sur rapport supérieur		
1 <sup>er</sup> /2 <sup>e</sup>	54/3800	65/4100
2 <sup>er</sup> /3 <sup>e</sup>	68/5000	102/4800
3 <sup>er</sup> /4 <sup>e</sup>	137/5500	159/5100
4 <sup>er</sup> /5 <sup>e</sup>	176/5700	171/5300
Consumptions :		
Moyenne durant l'essai (/100 km / h)	13	15
Autoroute	380	350
Normalisé :		
à 90 km/h	6,3	5,5
à 120 km/h	7,8	7,3
en ville	11,0	9,7

Nos jantes



DIAL

7 x 15 = 950 F



RONAL



BORBET



7 x 15 = 1 300 F



DELTA  
MICS

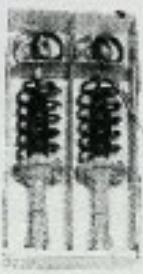
7 x 15 = 2 900 F

Renseignez-vous  
sur les différentes  
afféctions

Prix T.T.C.

Nos Kits Amortisseurs  
et Ressorts

AUTRES MODÈLES DISPONIBLES



FORFAIT POSE  
NOUS CONSULTER

	TOURISME	SPORT
RENAULT 5 GT 1	- 3 000 F	3 700 F
RENAULT 5 GT2	- 3 200 F	3 850 F
RENAULT 25 TOUS MODÈLLES	- 5 000 F	-
GOLF 1	- 3 650 F	3 850 F
GOLF 2 et 16 S	- 3 650 F	3 750 F
BMW 323 AVANT 83	- 3 650 F	4 700 F
BMW 320 APRÈS 83	- 3 650 F	4 500 F
PEUGEOT 205 GTI	- 3 100 F	4 550 F
PEUGEOT 309 GTI	- 3 200 F	4 650 F

PRIX T.T.C.

PNEUS AUTO MOTO 4 x 4 AMORTISSEURS TOURISME ET COMPÉTITION

"SANS RENDEZ-VOUS"

MONTAGE - ÉQUILIBRAGE

CONTRÔLE RÉGLAGE AVANT ÉLECTRONIQUE

81 Rue de PARIS 93100 MONTREUIL

TEL. : 16-1/42-87-99-77 — 16-1/48-70-91-38

OUVERT SANS INTERRUPTION DU :

LUNDI AU VENDREDI de 9 h à 19 h

SAMEDI de 8 h à 18 h

DIMANCHE de 10 h à 13 h

Les Folies du Mois

## MATCH Mazda 323 GT/Peugeot 205 GTi 1.9

moins efficaces sur le mouillé. Côté freins, pas de quoi se plaindre : voilà deux redoutables dévouées de zones de freinage, qui ne se débrouillent que grâce à la stabilité légèrement supérieure de la 205 dans cet exercice. Côté puissance, efficacité du dosage et endurance, elles font par contre jeu égal, à un très bon niveau. Et si la stabilité de la 205 paraît meilleure, encore faut-il noter que comme en virage ou sur le mouillé, les réactions de la Mazda, plus progressives, surprendront moins en cas de freinage « catastrophe ».

### Rapport prix/performances/agrément : serré, le match !

Voici venue l'heure où résonne furieusement la calculatrice dans la périphérie d'un bureau désert. A 86.690 F, on peut dire que la Mazda fait fort, face aux 97.460 F de la 205, qui monte même à 100.585 F avec l'option direction assistée quasi indispensable tellement elle apporte un plus en toutes conditions. Oui, mais la 205, pour ce prix, vous offre la radio, les leve-glace électriques et la fermeture centralisée qu'on ne trouve même pas en option sur la Mazda. Laquelle consomme un cheval de plus, reconnaîsons-le. Oui, mais côté esthétique, on peut dire que la Mazda balance un petit coup de vieux dans les gencives de la 205. Sans parler de la finition intérieure qui, si elle n'est pas géniale, n'a pas de mal à enfoncer le plastique fragile de la Peugeot. Et puis, en utilisation de tous les jours, elle est autrement plus confortable et agréable pour faire ses courses en ville. Avantage qu'elle perd d'un cheveu sur le terrain sportif, quand on a le cœur entre les dents. Ah bon, Mais alors ? Alors ? Eh bien, débrouillez-vous !

Bruno Fischer

Photos Christian Chiquello



L'intérieur de la 205 commence à vieillir, mais l'on peut craindre que les plastiques qui le composent vieillissent encore plus vite. On aurait aussi aimé disposer d'un cale-pied à gauche pour mieux se maintenir en virage.



C'est joli, pas mal fini à l'intérieur de la Mazda, mais tout de même un peu pauvre. On lui pardonne à cause de son prix particulièrement compétitif.

### Face à la concurrence

On a tout dit sur le rapport Mazda/GTI 1.9, alors, jettons un coup d'œil sur la 1600. Égalité au niveau de l'équipement, puisque d'origine celle-ci est démunie de leve-glace électriques et de fermeture centralisée. Retournons par contre au niveau performances, à l'avantage assez net de la Mazda, également plus confortable et agréable en ville. Bon choix Madame, l'Opel Kadett, qui propose des performances très comparables, mais à un prix nettement plus élevé, et pour des qualités routières un peu en retrait. La RS GT Turbo fait toujours un tabac au niveau prix/perte, mais au détriment de l'habitabilité et de la facilité de conduite au quotidien. Enfin, la Golf GTi huit soupapes se maintient bien en reprises, mais coûte tout de même assez cher. Décidément, la Mazda n'égratigne pas que la 205 !

	Mazda 323 GT 1600	Peugeot 205 GTi 1.9	Opel Kadett GSi 2.0	Peugeot 205 GTi 1.6	Roualt 5 GI turbo	VW Golf GTI
Cylindrée (cm³)	1840	1906	1996	1960	1390 turbo	1731
Puissance max (ch DIN à tr/min)	140 à 6500	130 à 5500	130 à 5900	115 à 6200	120 à 5750	112 à 5500
Couple max (Nm à tr/min)	16.6 à 4700	16.8 à 4750	18.3 à 4500	17.6 à 4600	16.8 à 3750	15.8 à 3100
Poids net (kg)	991	913	993	885	890	940
Accélérations	400m : 16.0	16.0	16.2	16.2	15.4	15.5
Partant arrêté	1000m : 28.3	29.7	29.3	32.1	29.1	30.9
Reprises de	en 3 :	8.3	8.3	8.2	8.3	8.3
90 à 120	en 4 :	8.1	7.9	8.2	7.9	8.0
km/h/sec	en 5 :	11.3	9.8	10.3	10.7	11.3
Vitesse maxi (km/h)	198	201	204	198	207	190
Pratique	56.600	97.450	56.200	85.800	85.800	88.750
Puissance fiscale (CV)	16	9	10	8	6	9
Taux d'accélération	—	718	218	208/213	225	195/196