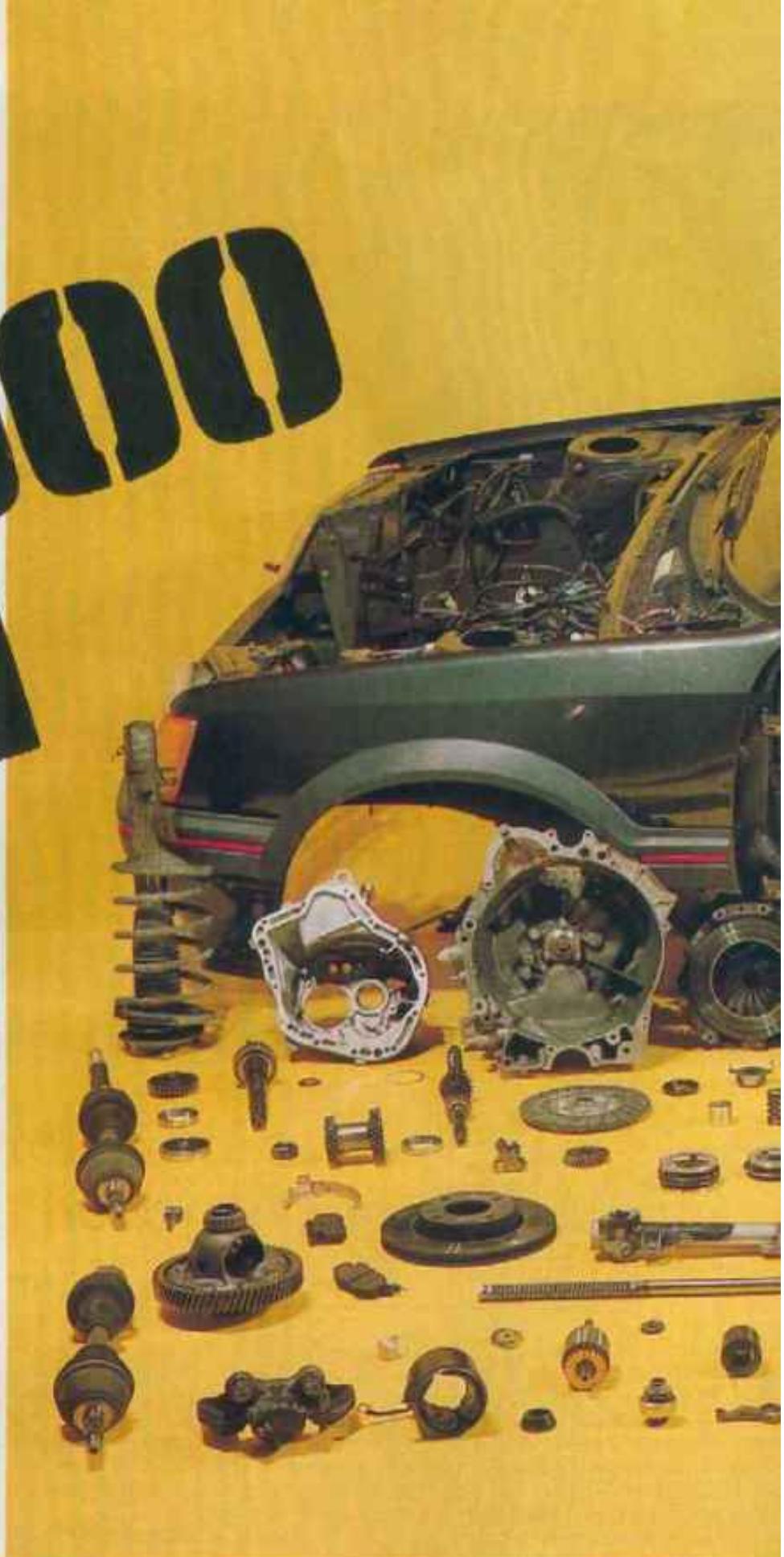
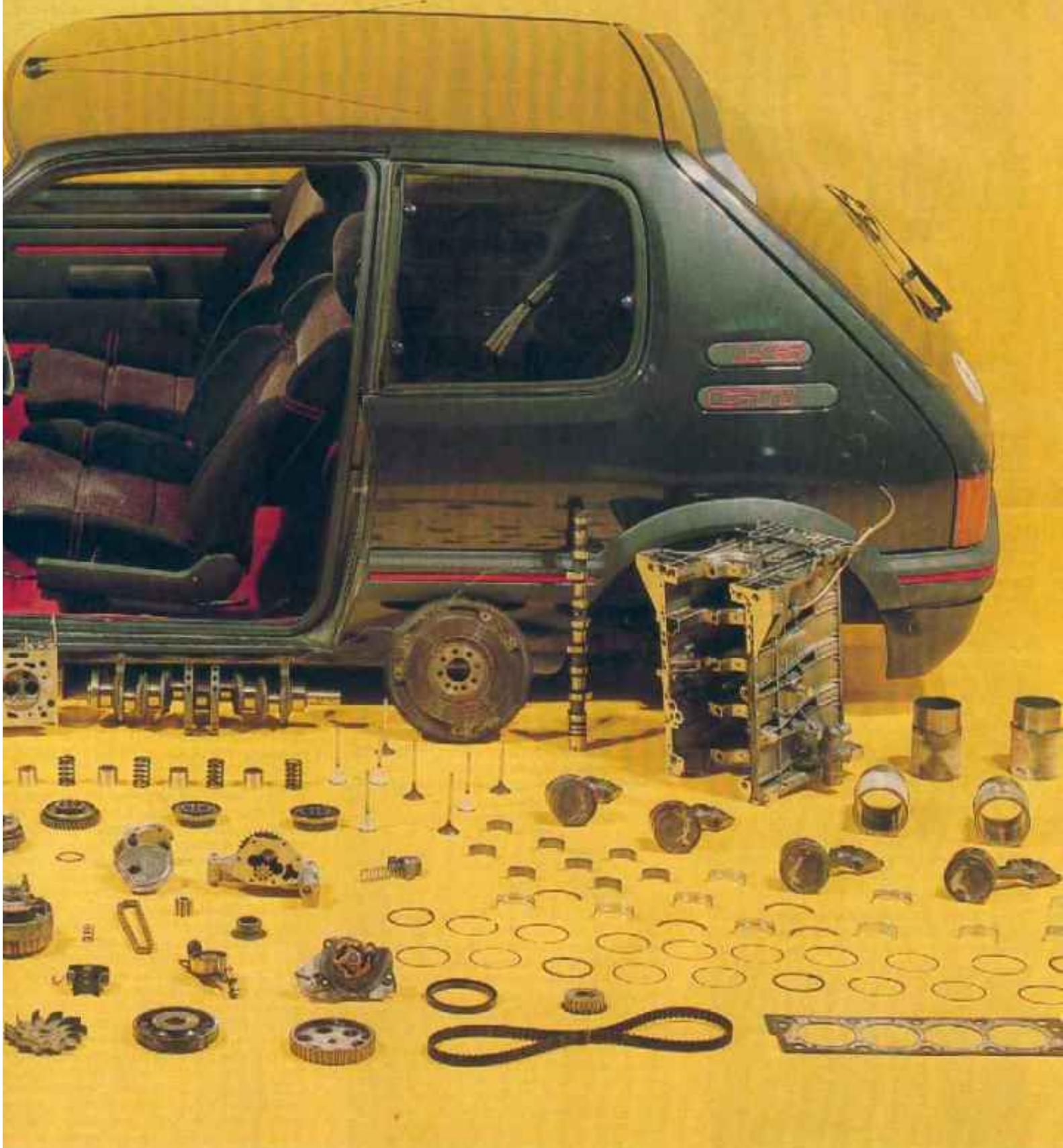


UN
ESSAI
VÉRITÉ
SUR

500000
KMS



LA PEUGEOT



205 GTI

Chez Peugeot, la 205 se porte bien. La GTI, dont la santé florissante est à l'origine d'une véritable bousculade au niveau des carnets de commande, assure avec brio son rôle de locomotive dans une gamme épanouie. Et comme sur la route, elle n'incite guère à la flânerie, l'Auto-Journal s'est proposé d'en tester l'endurance.

50000 KM PEUGEOT 205 GTI

■ GTI, GTI... Allez donc désormais faire la distinction. Voilà qu'en toute bonne logique, et Dieu merci enfin, une marque française s'est, avec bonheur, jetée dans la bagarre commerciale et technique en tirant, si l'on peut dire, juste et dans la bonne cible. Satisfaire l'avidité d'un public automobile encore friand de performances, n'est évidemment pas une recette miracle ; néanmoins, si l'économie moderne ne marche pas avec la réussite, le succès commercial d'un produit industriel à l'intérieur de nos frontières est réconfortant, surtout lorsqu'il administre une gifle retentissante à une suprématie venue d'ailleurs et presque irritante par sa persistance.

On ne m'enlèvera pas de l'idée que le

sige de la 205 haut de gamme a été choisi à dessein, afin de cultiver une ambiguïté capable d'inciter la clientèle à des substitutions bénéfiques pour les gestionnaires de l'Avenue de la Grande Armée. GTI, c'est un style. Un style qui - n'en déplaise à Citroën dont la CX sportive est, pour ainsi dire, hors gabarit - accroche les coueurs et qui, c'est l'important, rapporte. La preuve en est quasiment historique.

Premier critère dans cette catégorie tupageuse : la séduction. Avec sa finesse, la petite Peugeot tape à coup sûr dans l'œil de tout un chacun, aussi bien celui des femmes que des hommes. Autre définition, non moins assanteille, un caractère bien trempé assorti de performances prometteuses. Ainsi bâtie, une voiture proposée à un prix abordable a de bonnes chances de jouer efficacement les porte-drapeaux d'une série, par ailleurs, appréciée dès le bas de l'échelle. C'est tout le portrait de la 205 GTI.

Bien née et, on peut le penser, bien faite, cette petite bombe était naturelle-

ment destinée à la dure épreuve des 50 000 km. Une épreuve d'endurance impitoyable pour le moteur, mais aussi pour les freins et les pneus, car en regard d'une vocation sportive avouée et de talents incontestables, qui écartant, un peu obligatoirement, toute notion de conduite tranquille, la résistance à l'usure d'un tel engin semble toujours plus élevée que celle d'une berline placide.

Au bas de notre facture : 70 881,60 F comprenant la TVA à 33,33 % sur un montant HT de 50 700,00 F pour la voiture, 1 200 F pour l'option lève-vitres électriques et condamnation centralisée des portières - un peu abusive sur un modèle fanion - 900 F pour la peinture métallisée vernie de couleur gris anthracite sélectionnée sur une palette de teintes, il faut bien le dire, sans grande richesse, et détail peu coûteux, 14,85 F pour la pose des plaques WW. Le 27 avril 1984 notre 205 était prête à prendre la route, déjà programmée pour aller montrer sa fougue dans l'Europe entière.

DE 0 A 5 000 KM

5 069 km - 89 h 06 mn - 73,21 km/h - 5,98 l/100
Route : 3 112,5 km - 79,54 km/h - 8,60 l/100
Autoroute : 1 255,5 km - 129,88 km/h - 5,41 l/100
Ville : 53,6 km - 29,50 km/h - 8,39 l/100
Local : 837,4 km - 34,48 km/h - 10,05 l/100

■ « Une charmante 1 » cri d'accueil unanimement donné par une équipe de pilotes certes passionnés d'automobile, mais quelque peu blasés par la ligne passe-partout de la plupart des carrosseries modernes. Le quartier général, autrement dit le 43, boulevard Barbès à Paris, est en émoi devant celle qui passe déjà pour redoutable. Redoutable, non seulement par son pouvoir attractif, mais en outre par son aisance remarquable et remarquée sur la route et qui va rapidement donner à notre essai, au-delà de son aspect habituel d'endurance, une orientation instructive en tant que test psychologique. Imaginer à l'avance le comportement des envieux, voire des jaloux, est un scénario que nous avons tous plus ou moins prévu avant de prendre le volant. A l'expérience de confirmer si la guerre est véritablement déclarée.

Avant d'ouvrir ce genre de débat, et bien sûr en écartant toute idée d'agressivité de notre part, les premières étapes sont celles de la sagesse. Il ne faut pas négliger le rodage. Si l'on en croit la notice Peugeot, celui-ci n'est

Escapade marseillaise pour la 205 GTI
au cours de son tour de France des grandes villes :
le soleil est au rendez-vous.



qu'une formalité à peine contraignante à condition de la remplir sans excès. On n'impose pas. On conseille simplement de ne pas dépasser 5 000 tr/mn sur les 1 000 premiers kilomètres.

En abordant le sujet avec, comme il se doit, une attention toute particulière pour les recommandations du constructeur, j'en profite pour m'instruire sur les séquences du carnet d'entretien dont les chapitres ne s'embarassent plus d'opérations, naguère, réputées vitales. Feu le resserrage de culasse à la première révision, prévue à 2 600 km. Il a sombré avec l'apparition des moteurs XU. Périodicité des révisions de grande envergure ? Tous les 22 500 km. Espacement des vidanges ? 7 500 km. On nous laisse le temps de respirer.

Voyage inaugural plein sud : voile éclair au Palais des Papes à Avignon, tentative ratée d'une ascension du mont Ventoux encombré, dès 1 400 m, par une neige encore abondante au début d'avril. Le moteur éclata de santé, mais donne presque l'impression de me reprocher la modération que je lui inflige. (à contre-cœur, il est vrai). Il s'en faut de quelques contrariétés d'ordre technique, sinon les premiers commentaires seraient enthousiastes : la suspension arrière gemit sa jeunesse avant d'avoir atteint un âge décent, les freins, quoique efficaces, grognent sous l'épreuve, un cliquetis narquois monte des profondeurs des cylindres ; voilà ce qui s'entend. Pour ce qui se voit : l'aiguille du compte-tours frétille d'incertitude dans la zone 3 500, et, à froid, l'aiguille de température d'huile n'indique zéro que lorsque cela lui chante. Enfin de légères vibrations se ressentent dans le volant.

Tout cela constitue l'essentiel du compte-rendu à l'instant du premier passage en atelier. Outre la vidange, les roues sont équilibrées, les freins auscultés. Quant au compte-tours, malade également sur d'autres 205 GTI, il restera affublé de son tic et le thermomètre d'huile, absent du magasin, devra attendre des approvisionnements ultérieurs.

En dépit de ces petites avanies, la Peugeot s'avance, sans réserve cette fois, vers Agen et la vallée du Lot. Au volant, un fumeur nocturne dénonce le défaut d'éclairage du cendrier et se plaint de ne pouvoir lire le manomètre d'huile, caché en partie par le volant. Il minute, satisfait de l'autonomie et des 50 litres du réservoir. D'autres réclameront pourtant 60 litres.

A sa suite, un couple prend la direction des Corbières. Monsieur, « Golfiste » convaincu,

éprouve la 205 par un festival routier et autoroutier dont les moqueries sont révélatrices. Verdict : « Excellent moteur. Il mériterait toutefois une puissance accrue pour être au niveau de sa rivale : supériorité croissante en comportement routier et en freinage ». malgré, il est nécessaire d'ajouter, des grognements persistants et une endurance parfaitement à très forte cadence. Cette opinion, tout à fait relative, de l'*« homme de l'autre camp »* représente, à n'en point douter un tournant de l'histoire !

Madame, sensible à la présentation, aime la coquetterie de cette machine, mais n'apprécie pas les garnitures intérieures, d'un rouge criard.

DE 5 000 A 10 000 KM

5 222,9 km - 89 h 52 mn - 75,89 km/h - 5,93 l/100
Route : 2 103 km - 83,45 km/h - 9,07 l/100
Autoroute : 2 421,8 km - 122,52 km/h - 10,76 l/100
Local : 888,1 km - 28,04 km/h - 8,50 l/100

■ Des Pyrénées Orientales, cet équipage franchit la frontière espagnole. Chaque fois les accueille après une descente vertigineuse, tout en lacets. La boîte s'y révèle un outil efficace. En revanche, dans d'autres circonstances, la marche arrière s'annonça rétive et délicate. Une imperfection que l'on signale dès le retour à Paris, où l'on profite d'un bref passage pour remettre les freins ayant à neuf ! Cette première leçon n'est pas une surprise. On aurait du mal à regretter l'agilité de la voiture, et à reprocher aux conducteurs un style procurant des joies dont, on réalité, seuls les fous ont à souffrir.

Sur cette intervention indispensable et, il faut toutefois le reconnaître, précoce, la 205 GTI s'enfonce dans des contrees occidentales, aux mains d'un autre fervent de la Golf. Il pousse jusqu'à St-Brieuc. Atonné par la maniabilité de l'engin. Lui non plus n'est pas entièrement convaincu par le moteur. Mais il a de bonnes raisons pour émettre quelques réserves, lorsqu'il constate à plusieurs reprises une alimentation qui s'étouffe, des calages imprévisibles et un trou exaspérant à la reprise. Au reste, ses sentiments s'alignent sur ceux de son prédecesseur. Avant de continuer par la Normandie, la haute autorité qui veille sur les destinées des véhicules d'endurance, modifie provisoirement son plan de route.

Raison impérieuse : un premier contrôle sur le banc de puissance, suivi des vérifications

Chaleur accablante en Camargue ; l'habitacle de la voiture se transforme en fournaise, ce qui ne semble guère préoccuper les placides chevaux... sauvages. 105 chevaux DIN, quelques pur-sang blancs et un lion : de quoi bâtrir une fable méridionale.

des angles et caractéristiques des trains et des amortisseurs. Des opérations confirmées par l'expérience conjointe de BEM Muller et de l'AJ et répétées avec fidélité tout au long de l'épreuve. Rien à dire à propos du moteur et de ses capacités. A l'inverse, un léger défaut d'origine du carrossage avant gauche ainsi qu'une faiblesse sans conséquence de l'amortisseur arrière droit sont décelés sans pitié. Le carrossage justifie une petite intervention technique et la 205 repart bientôt sur l'autoroute A 13.

Crochet par Fougères, où décidément les vibrations du train avant ne vont pas en s'atténuer. Retour par Orléans dans l'inquiétude de quelques voyants d'alerte, dont celui du manomètre d'huile, qui clignotent de façon anarchique.

DE 10 000 A 15 000 KM

5 136,6 km - 72 h 54 mn - 68,51 km/h - 8,68 l/100
Route : 2 370,5 km - 63,89 km/h - 7,80 l/100
Autoroute : 1 940 km - 128,33 km/h - 9,11 l/100
Ville : 41 km - 25,63 km/h - 7,56 l/100
Local : 765,1 km - 38,87 km/h - 10,42 l/100

■ La Peugeot fait la connaissance d'un nouveau conducteur qui lui offre un voyage au cœur de la France. De la Touraine à l'Aube, via le Morvan. Il s'étonne de la disposition bâtie-coude de l'orifice de remplissage de carburant. Malformation ou travail de carrossier ? Pour réussir la manœuvre, il faut introduire le pistolet par l'arrière et de côté. Plus d'un pompiste en fait la remarque et obtient une réponse lassée : « Oui. Nous sommes au courant ! » Sur la route, la 205 se pilote avec facilité en dépit d'un levier de vitesse placé trop bas. Quelques critiques à l'égard des débattements dudit levier, quoique la précision de conduite n'ait pas véritablement à en souffrir.

Intermédiaire à Monthéry. Les contrôles délivrent à la 205 un certificat flatteur avec mention « très bien » pour la vitesse maximale et les reprises. La « GTI » du banc d'essai est battue, sauf en ce qui concerne les consommations. En guise de récompense, un voyage provençal est organisé par un amateur de confort. Sur le carnet une note laconique : « voiture amusante, maniabilité exceptionnelle. La suspension n'est pas un régal pour les reins ! ». Sentence à combien controversée et plus ou moins proportionnelle à l'âge du capitaine et à la délicatesse de son postérieur. Beaucoup reviennent emballez par le tempérament de l'auto. D'autres font légèrement la moue à propos de la fermeté de suspension, tout en ne pouvant nier l'agrément de conduite. Une querelle, somme toute, naturelle qui renvoie les partisans des berlines bourgeoises et des petites sportives, dos à dos.

Cela dit, les sièges font l'unanimité moins une voix. Assise, maintien, confort : pas de critiques. Un grincheux décide, néanmoins, de condamner le creux qui barre le dossier sur toute sa largeur à la hauteur des omoplates. En effet, ce motif décoratif ne se justifie guère. Sièges sympathiques, certes, mais plutôt recalibrants. Les remettre en place, après les avoir basculés pour accéder aux places arrière, est un défi permanent au sang-froid des utilisateurs. Malicieux et un tantinet têtus, ils butent sur leur propre berceau. Seule méthode concluante : s'asseoir brutalement ou les rabattre avec violence. De quoi soulever



l'indignation et demander une intervention du concessionnaire. Par ailleurs, les vibrations dans le train avant n'ont toujours pas disparu. Une pause, avant un grand départ pour l'Italie, est censée nous débarrasser de toutes ces anomalies.

DE 15 000 A 20 000 KM

5 099,7 km - 74 h 06 mn - 68,82 km/h - 8,44 l/100
Route : 3 686,5 km - 71,30 km/h - 8,23 l/100
Autoroute : 992,5 km - 107,88 km/h - 8,81 l/100
Ville : 33 km - 23,57 km/h - 11,32 l/100
Local : 387,7 km - 32,85 km/h - 8,74 l/100

■ Côté freinage, il y a du mieux. Avec de nouvelles plaquettes, les vibrations s'estompent tant que la vitesse n'est pas encore trop élevée. Le moteur, lui, continue de cuire à l'improviste. C'est crispant. En transit à Florence, les voyants scintillent à nouveau sans motif.

Plus loin, on se plaint du voisinage de la ceinture de sécurité avec la carotide : les blocages de l'enrouleur placent sur le siège et empêchent d'atteindre les objets rangés sur la planche de bord. Il suffit d'effleurer le condensateur sur un changement de vitesse pour qu'il s'ouvre involontairement avec un « clic » narquois. On proteste un peu, on pardonne beaucoup devant la docilité de la voiture, la qualité des performances.

Un peu plus loin, on recommence à grigner. Accusés : le volant et sa gaine. Celle-ci, selon l'interprétation, brûle, irrite, gratte, échauffe les mains. Messieurs du « produit », de grâce, changez-nous cela au prochain millésime ! Et pendant que vous y êtes, mettez donc une montre sur 24 heures car nous n'aimons pas vraiment reconnaître l'après-midi à la lecture de PM. La 205 remporte un vif succès auprès des bambinis et rentre au tableau d'un prestige de diva.

Suite page 55

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOITURE DE L'ESSAI

La version locomotive de la gamme 205, équipée du moteur XU des BX 16 et de la 205 GT, alimenté dans le cas présent par un système d'injection électronique. Une bonne adaptation des caractéristiques des autres modèles, en regard des performances obtenues.

■ **MOTEUR :** 8 CV. Cylindrée : 1 580 cm³. Quatre cylindres en ligne, transversal. 105 ch DIN à 6 250 tr/mn. 13,7 mkg DIN à 4 000 tr/mn. Injection électronique. Allumage par capteur magnétique et module électronique. Un arbre à cames en tête entraîné par courroie d'inter. Réservoir : 50 l. Carter d'huile : 5 l.

Un moteur à l'image même du style de la voiture dont la puissance mériterait sans doute quelques unités de plus. Des performances comparables aux concurrentes directes qui alignent pourtant assez souvent une cylindrée plus forte de 200 cm³. Autonomie acceptable.

■ **TRANSMISSION :** Traction avant. Boîte à 5 rapports synchronisés. Vitesse aux 1 000 tours en 5^e : 30,05 km/h.

Enfin une transmission qui « tire » raisonnablement. Très bon mariage de la boîte et du moteur, avec cependant une toute petite réserve en utilisation sportive.

■ **CHASSIS-SUSPENSION :** Quatre roues indépendantes. MacPherson à l'avant, avec ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Bras tirés sur barres de torsions transversales et barre stabilisatrice à l'arrière.

Un comportement digne des ambitions de l'engin. Un équilibre hors du commun sur un véhicule grand public. Une fermeté de suspension qui s'accorde bien avec un tempérament vif, mais qui risque de fatiguer,

à la longue, les utilisateurs amateurs de moelleux.

■ **DIRECTION :** A crémaillère. Tours de volant : 3 3/4. Ferme en manœuvre, idéale aux allures rapides... Un compromis dans l'ensemble satisfaisant. Bien des critiques à l'égard de la gaine de volant.

■ **FREINS :** Disques ventilés à l'avant, tambours à l'arrière. Deux circuits indépendants et assistance à démarcation.

Encore une fois des tambours vieux jeu, mais l'efficacité n'en souffre pas trop, du moins sur les itinéraires calmes. Endurance plus aléatoire en vrai montagne et en véritable conduite sportive.

■ **PNEUMATIQUES :** 185/60 R 14 82 H (Michelin MX VI).

Qualité incontestable. Une usure en rapport avec le style de conduite, malgré tout, satisfaisante compte tenu des contraintes infligées par l'agilité de la voiture.

■ **DIMENSIONS ET POIDS :** Longueur : 3,71 m. Largeur : 1,57 m. Hauteur : 1,36 m. Voie avant : 1,39 m. Voie arrière : 1,33 m. Empattement : 2,42 m. Poids 877 kg.

Un petit gabarit, facile à garer, un peu réduit au usage familial. Bon rapport poids-puissance.

■ **ENTRETIEN :** Première révision entre 1 500 et 2 500 km. Espacement des vidanges : moteur : 7 500 km boîte : 45 000 km. Révisions : en moyenne tous les 22 500 km ; opérations selon kilométrage.

Des fréquences de vidange normales qui gagnent peut-être à être réduites à 5 000 km suivant l'usage. Des révisions très espacées et donc peu coûteuses.

50000 KM PEUGEOT 205 GTI

Suite de la page 53

Bref voyage dans le Périgord, au cours duquel un apprenti touriste se bagarre pour remettre en place le jauge d'huile. La tige, vif bleu, torsadée, est interminable et trop souple. Il rentre, élogieux sur sa compagnie, satisfait des réglages du chauffage testés au cœur de nuits très fraîches et pluvieuses. Pendant un mois, la pluie ne va pratiquement plus nous quitter.

Visite au banc conformément au programme habituel : pas d'évolution notable sur le passage précédent. Dijon est l'étape d'un jour avant le remplacement des deux pneus avant. Chaussée de neuf, équilibrée pour la troisième fois, la 205 redémarre pour un grand tour dans toutes les directions de la rose des vents. Première étape : Morlaix, Roscoff.

DE 20 000 A 25 000 KM

4 979,8 km - 53 h 54 mn - 92,39 km/h - 9,49 l/100

Route : 2 303,3 km - 77,30 km/h - 7,42 l/100

Autoroute : 2 351 km - 121,34 km/h - 9,42 l/100

Local : 325,5 km - 52,50 km/h - 9,31 l/100

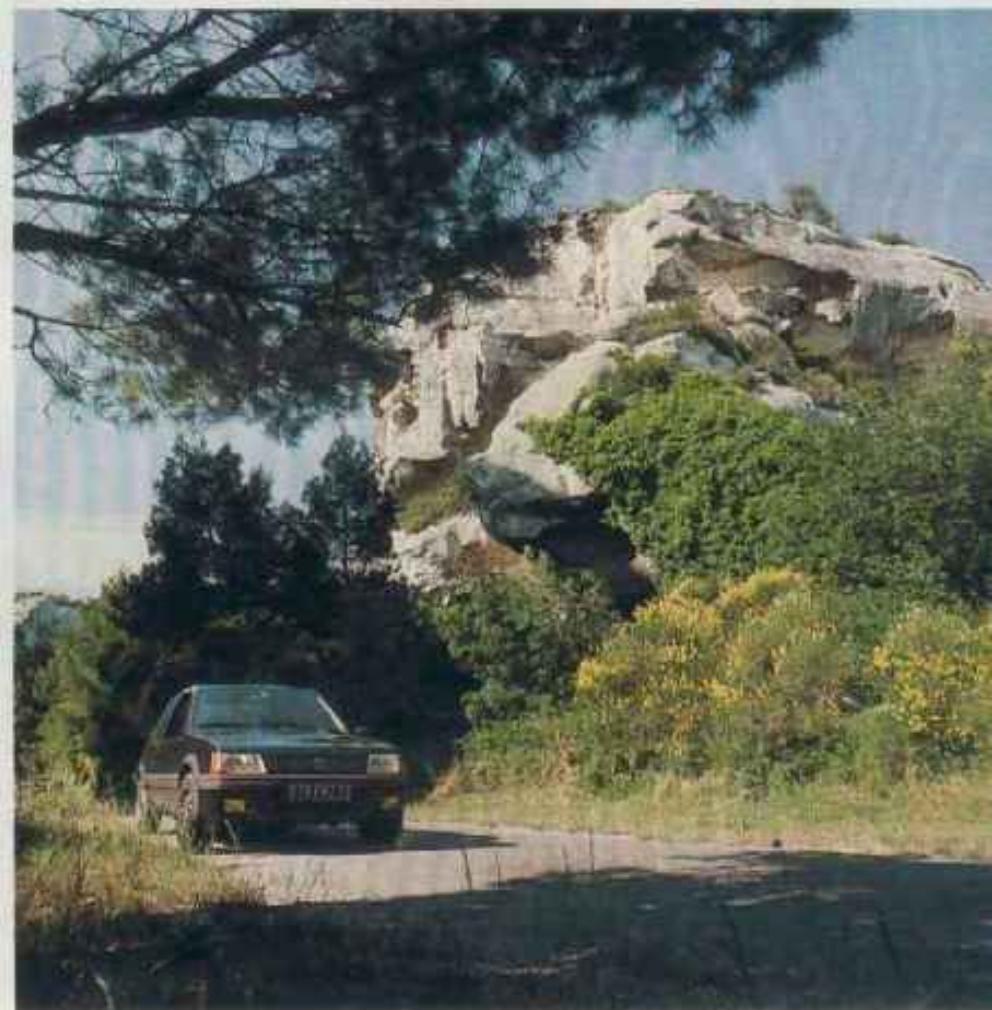
■ Un chapitre qui pourrait s'intituler « noyade en Europe ». A croire que le cielverse le trop-plein de l'univers. Les qualités de la 205 n'en ressortent que mieux. Quelle magnifique démonstration sur le mouille ! Si l'arrière ne recrigne pas à quelques dérobades facilement contrôlées, l'adhérence des trains sur le sol est à proprement parler, exemplaire. Une qualité qui, même si elle ne sera pas une exploitation sportive, apporte un avantage indiscutables en matière de sécurité.

Après la Bretagne, le plat pays du Nord et la Hollande. Bref séjour à Amsterdam, ruisseante. Arrêt à Valenciennes, pour vidange et équilibrage. Celui-ci est décidément imparfait, au-dessus de 120 km/h.

Équilibreuse détraquée, manipulation négligée ? Je repars avec des trépidations encore plus nettes. Merci Norauto pour ce travail soigné ! La compétence et le sérieux du « Palais du pneu » à Charleville répareront le mal et reculeront la limite d'apparition des vibrations à 150/160.

Je me contenterai donc de ce résidu vibratoire, de cette imperfection apparemment incurable, pour un grand saut hors des frontières, 6700 km en huit jours, à travers l'Allemagne, la Suisse et l'azuréenne côte méditerranéenne, griseâtre et orageuse à souhait en la circonsistance. 2000 km d'autoroutes paradisiaques en RFA, les trois-quarts pied au plancher, avec une consommation certes élevée (entre 10,5 et 13 litres), mais raisonnable en regard des moyennes horaires. Quelques Mercedes et BMW s'accrochent sans difficultés. Certaines m'ombolent le pas sur une dizaine de kilomètres, cherchant, selon toute probabilité, à vérifier que l'aiguille du compteur dépasse bien 200. Celui de la Peugeot les frise. Il est presque juste. Mais à 196, soit

Suite page 56



Délaissant les autoroutes d'outre-Rhin, la 205 GTI s'en donne à cœur joie durant la descente vers le sud-est et régale son conducteur sur les routes provençales. Celui-ci souhaiterait cependant une suspension un tantinet plus ferme. Un sujet de méditation pour la jeune femme, du Grau-du-Roi aux Baux-de-Provence...

50000 KM PEUGEOT 205 GTI

Suite de la page 56

6500 tr/mn, le limiteur de régime entre en action. Un phénomène plutôt rare en cinquième qui, sur un tel terrain, semble « rier » un peu court. Toutefois, cette théorie est à reconsidérer sur la route et en montagne. En fin de compte, l'endurance du rapport supérieur s'allie au plaisir de conduite et profite à la consommation. L'appétit se situe, en moyenne aux alentours de 8 l aux 100 km.

DE 25 000 A 30 000 KM

6 056,3 km - 54 h 42 mn - 91,65 km/h - 9,74 l/100
Route : 2 136,6 km - 81,01 km/h - 8,10 l/100
Autoroute : 2 524,5 km - 147,83 km/h - 10,98 l/100
Local : 401,2 km - 37,05 km/h - 10,64 l/100

■ Triste retour à travers le Massif Central dont les sommets se perdent dans un ciel en colère. Avec un léger retard, la 205 subit la révision des 22 500 km. Opérations de routine, filtre à air, allumage, carburation, bougies, facturées sans vidange, 374,46 F dont 70 F d'équilibrage. Encore un ! et un budget équilibré qui commence à peser lourd dans la balance de l'entretien.

On se ramasse en solle en direction du golfe du Morbihan, sous les trombes. Vers l'arrière, on ne voit goutte, et il faut constamment actionner l'essuie-glace du hayon. A 27 689 km le compteur totalisateur ainsi que le partielet entendent se mettre en grève. Ils s'arrêtent là, en pleine Bretagne, alors que nous rebroussons déjà chemin pour franchir à nouveau le Rhin au sud de Cologne. La voiture est chargée : toute une famille se trouve à bord. Dans ces conditions, la capacité du coffre s'avère bien maigre et la transformation par dossiers rabattables séparément n'est pas d'un grand secours puisque les sièges arrière sont tous deux occupés. A ce propos, la carte grise mentionne cinq places. Je me permettrai de rectifier : quatre places et un fantôme (cor

Au cours de son circuit urbain qui l'a entraînée de capitale régionale en capitale régionale, la 205 GTI fait une pose lyonnaise avant d'aller guipper en Allemagne.

tains sont gentils et pas bruyants !). Au demeurant, l'habitabilité, n'est véritablement correcte qu'à l'avant. De toute manière, ce nouveau voyage au pays de la liberté automobile est l'occasion d'une grande nouvelle : les vibrations des roues avant se sont, pour ainsi dire, évaporées. Une patience de près de 30 000 km, justement récompensée.

La joie est de courte durée : sur la route qui ramène à Monthéry, un claquement régulier assorti d'un flottement du train avant laisse penser que quelque chose ne tourne pas rond.

DE 30 000 A 35 000 KM

5 630,5 km - 63 h 42 mn - 80,10 km/h - 7,84 l/100
Route : 1 025,8 km - 81,89 km/h - 7,33 l/100
Autoroute : 1 848,7 km - 120,05 km/h - 8,11 l/100
Ville : 560 km - 24,77 km/h - 9,27 l/100
Local : 808 km - 43,55 km/h - 7,64 l/100

■ ...comme une transmission avant gauche, par exemple. Après une réparation au titre de la garantie, l'annuaire de vitesse reçoit notre visite : chute des performances, surtout des accélérations. En compensation, les consommations stabilisées sont en baisse, sans que cette amélioration ne soit vraiment significative sur la route. Notre contrôle dénonce, une fois de plus, l'irrégularité des opérations de réglage et de mise au point.

Déclarée non coupable, la voiture est envoyée vers d'autres aventures en territoire étranger. L'Angleterre décerne un visa pour un bain de conduite à gauche, à renfort de ronds-points circulaires avec priorité aux « sortants » et d'autoroutes tronquées, dans la grande banlieue sud de Londres. 3,71 m de longueur hors tout pour la 205, voilà une bonne pointure pour se loger facilement et à moindres frais sur l'Hovercraft. Sitôt le Pas de Calais franchi, le ciel se purifie totalement. Une grande claque aux mauvaises petites légendes.

Sur place, les freins ne prennent plus les ralentissements sur un ton plaintif et le volant est désormais imperturbable. Cap à l'ouest, pour un itinéraire en Cornouailles ponctué de coups de cliquetis côté moteur et de bouffées de chaleur côté passagers. La 205 est chaude. Les garnitures, gris anthracite et rouge éclatant, n'arrangent rien et la ventilation même poussée à fond, capitule. Aux petits ports

loves dans le rocher, succèdent des bras de mer quasiment forestiers dont la fréquentation est à peu près aussi nulle que celle des déserts ou des pôles. Je traverse bientôt la Manche en pleine nuit, chassé d'un pays accueillant par la gourmandise de ses brasseries. Adieu Albion, je laisse les tarifs de tes hôtels et de tes chambres chez l'habitant à des touristes plus naïfs et plus fortunés qui ne craignent pas d'aborder ta côte sud avec un portefeuille bien garni. Reste donc inviolée, même par ceux qui ne souhaitaient te visiter qu'en ami.

Je cède le volant à l'homme des villes qui entame son travail par les grandes capitales régionales : Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Paris. Un tour de France bisognait où la 205 fait preuve d'un appétit assez fort à Paris et Lyon. L'essai dans Toulouse est plus économique. A force de piétiner, on s'ankylose. Une troisième promenade en Allemagne fait office de récréation.

DE 35 000 A 40 000 KM

5 040 km - 72 h - 70 km/h - 8,53 l/100
Route : 3 467,8 km - 80,83 km/h - 8,04 l/100
Autoroute : 838,7 km - 115,82 km/h - 9,64 l/100
Ville : 150 km - 18,75 km/h - 11,86 l/100
Local : 483,5 km - 36,62 km/h - 8,83 l/100

■ Le calendrier a pris son rythme : la 205 aussi. A bord on ne s'ennuie pas grâce au coûter qui s'ouvre lorsqu'on l'effleure, ou même... tout seul. S'il plut, on partage quelques instants avec la commande d'essuie-glace ayant de trouver la bonne sélection. La consommation d'huile a fait l'objet de vérifications attentives. 3 000 à 4 000 km après chaque vidange, elle commence à augmenter dans de notables proportions. L'espace gagneraient certainement à être réduit à 5 000 km.

« Cette Peugeot est une horloge », lit-on sur le carnet. « Elle a fait l'admiration de professionnels allemands pourtant spécialisés dans des voitures autrement puissantes ! ». Après de telles marques de considérations, le lion s'en va tout fier.

Le relais suivant amène en Camargue, pays des chevaux et des marais salants. La chaleur est envahissante, elle ressort même par la console de frein à main. Une bouche de chauffage dont on se passerait bien.

Suite page 59



VILLE : 1 381,6 km

Embrayage : 5 212 actions soit 3,77 au km.

Freins : 7 742 actions soit 5,60 au km.

■ En dépit de ses aptitudes sportives, la 205 GTI ne dédaigne pas se faire remarquer en ville. Cette élégante, d'un gabarit passe-partout, trouve facilement à se garer au dérangement, il est vrai, d'une marge confortable en ce qui concerne l'habitabilité et plus particulièrement la contenance de son coffre. Les portes s'entrouvrent sur une accessibilité satisfaisante, mais il est regrettable d'être constamment obligé de se battre avec des sièges avant vraiment récalcitrants à revenir en position normale.

Ici comme ailleurs, l'appétit reste très modéré. Et même si la cylindrée affirme néanmoins ses exigences, cette singulière petite Peugeot se faufile avec aisance au milieu de concurrentes plus assaillies en regard de leurs performances. Boîte et embrayage sans histoires, organes de toute évidence très sollicités en circulation urbaine, où la GTI se révèle vraiment très maniable.

ROUTE ET MONTAGNE : 25 432,7 km

Embrayage : 35 355 actions soit 1,39 au km.

Freins : 33 530 actions soit 1,32 au km.

■ Le terrain favori de cette petite « bombe » solidement campée sur ses pneus. Les hypothèses du succès s'inscrivent sur les versants des cols les plus escarpés, la démonstration se conclut avec superbe sur la route. Peugeot n'a rien négligé pour placer le plus puissant des 205 en bonne place dans l'esprit du public, et l'imperatrice semble même douée d'un soupçon de sorcellerie aux yeux qui confondent, par ignorance, conduite touristique et pilotage. Bien menée, cette ambitieuse abat son jeu avec une facilité déconcertante qui laisse souvent pantois certains possesseurs de Porsche et, de toute évidence, nombre de GTIistes - d'origine VW, il va sans dire.

Cependant, les démonstrations les plus efficaces s'obtiennent en acceptant un léger sacrifice sur la consommation. Heureusement, l'injection fait bonne mesure et si l'on considère d'un œil objectif les performances réalisées, la dépense n'a rien d'exagéré, d'autant qu'elle comprend fortfaitement le prix du plaisir.

Au reste, une tenue de cap sans défaut et un niveau sonore suppor-

LOCAL : 5 145,1 km

Embrayage : 15 336 actions soit 2,96 au km.

Freins : 18 421 actions soit 3,58 au km.

■ Astucieuse 205, qui du bas jusqu'en haut de sa gamme accroche les coeurs grâce à son mien sympathique. Mais on ne saurait y voir seulement une championne de l'élégance. En ville, comme en banlieue, elle rend de fiers services. Maniable, nerveuse, elle sait se faire discrète, mais efficace au sein d'une circulation nourrie. En local, on redécouvre les avantages d'une transmission « raisonnable » avec une cinquième qui supporte sa peine, sans crispations. Un bon point pour la consommation.

Avec un genre certain au niveau du bruit, orgueil des propriétaires soucieux de publicité, elle ne s'engage toutefois jamais sur la voie inconveniente du tapage.

Décontractée dans les faubourgs, ce n'est pas l'instrument d'un démenagement complet. Le volume utile manque, mais les sièges arrière rabattables séparément présentent quelques avantages. Enfin, les caprices du railent, vécus un temps, ont été momentanément l'écueil des trajets locaux.

Par forte chaleur l'aération n'est pas le point fort de cette voiture qui souffre également de quelques défauts de finition.

AUTOROUTE : 18 040,6 km

Embrayage : 5 789 actions soit 0,22 au km.

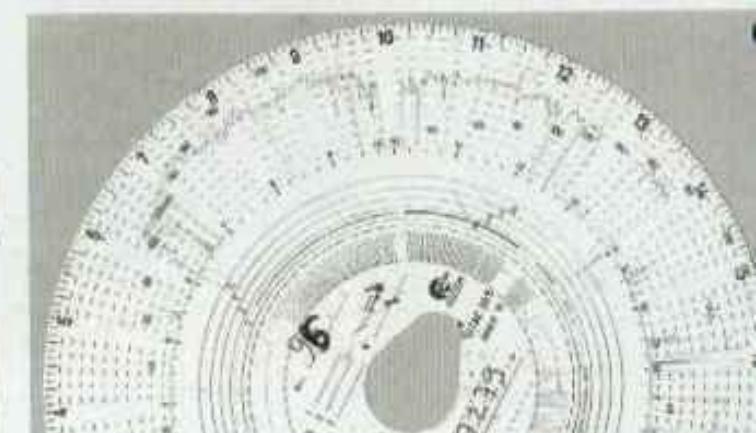
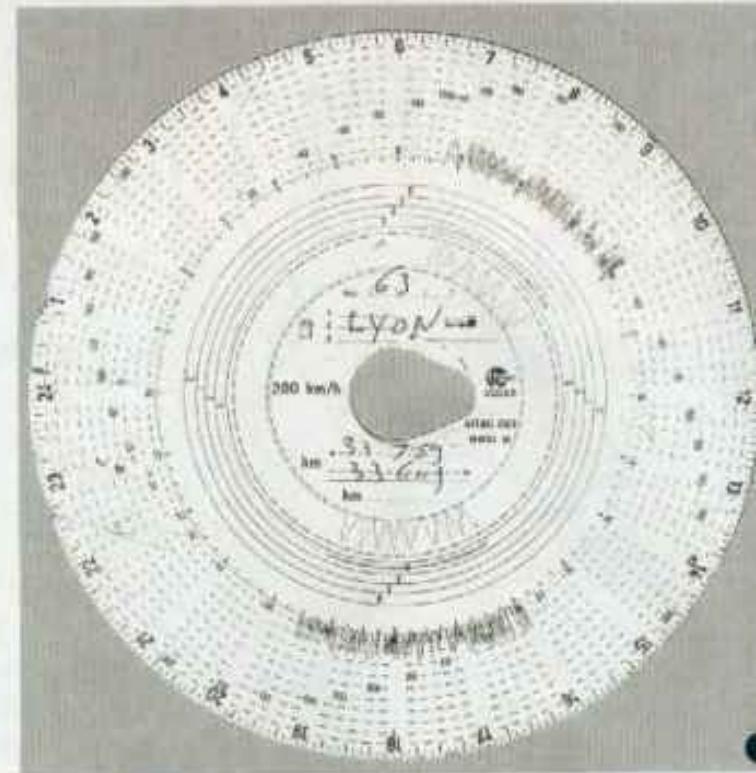
Freins : 5 201 actions soit 0,29 au km.

■ D'ordinaire, la fonction vitesse des tachygraphes montés à bord des véhicules d'endurance est accessoire. Dans le cas qui nous intéresse, cet instrument a servi, au moins, deux causes. Celle de la voiture, en prouvant qu'elle était capable sur le plat de flirter avec 155 km/h, et celle de son conducteur, qui, à ce rythme, indiquait 200 : une très bonne précision.

Devant une telle performance, n'importe quel conducteur se sent, en France, bridé et brimé. Cela dit, un rapport final de cinquième à peu près long ne gâcherait rien et aiderait peut-être la GTI à gagner quelques km/h supplémentaires en évitant l'intervention quasi systématique du limiteur de régime sans entamer la qualité des reprises, et tout cela au bénéfice de la consommation.

Au reste, une tenue de cap sans défaut et un niveau sonore suppor-

VILLES	DIST. (en km)	TEMPS	MOY. (km/h)	CONSOM. en litres	LIT. AUX 100	EMB.	FREINS
LYON	150	6 h 30 mn	23,08	16,40	10,93	410	988
MARSEILLE	150	6 h 06 mn	24,59	14,20	9,47	383	1 011
TOULOUSE	150	6 h 30 mn	27,27	11,50	7,67	401	685
BORDEAUX	100	4 h 06 mn	24,39	8,90	8,90	387	529
PARIS	150	8 h	18,75	17,90	11,93	747	1 433
LILLE	153	5 h 48 mn	26,38	12,70	8,30	579	646
RENNES	100	4 h	25	8,70	8,70	427	428
DIJON	100	3 h 42 mn	27,07	6,90	6,90	393	371
TOURS	101	3 h 36 mn	28,05	7,70	7,02	358	404
STRASBOURG	100	3 h 54 mn	25,64	10,40	10,40	331	430



50000 KM PEUGEOT 205 GTI

Suite de la page 50

DE 40 000 A 45 000 KM

4 663 km - 66 h 24 mn - 70,22 km/h - 8,70 l/100

Route : 2 194 km - 70,32 km/h - 7,53 l/100

Autoroute : 2 015 km - 111,32 km/h - 10,15 l/100

Ville : 454 km - 26,54 km/h - 7,92 l/100

■ Ce conducteur solide apprécie la suspension. Il l'accepterait volontiers encore plus ferme à grande vitesse, dit-il, après quelques étapes savoureuses sur les routes du Luberon. Après tout, en regardant du côté des kits, il y a sans doute la possibilité de contenter tous les goûts. Il ramène l'auto, tout à fait séduit par sa présentation. Selon lui, les grandes roues ne sont pas étrangères à son équilibre esthétique et les anjolivures extérieures sont sobres, sans tapage.

En clôture d'une trame de vie sans histoires, quelques tours de roues dans la vallée du Rhône et un détour par la Bourgogne, région superbe, heureusement épargnée par les invasions touristiques.

DE 45 000 A 50 000 KM

4 712,2 km - 57 h 18 mn - 82,24 km/h - 7,98 l/100

Route : 2 238,7 km - 78,66 km/h - 7,73 l/100

Autoroute : 1 752,9 km - 123,44 km/h - 8,28 l/100

Local : 100 km - 25,84 km/h - 10,40 l/100

Local : 620,8 km - 58 km/h - 7,54 l/100

■ La dernière course, celle qui précède les révélations du démontage. En complément, quelques villes : Tours, Strasbourg. Au cœur de Lille, les gros pavés, vieux de quelques siècles, deviennent vite insupportables. La suspension est incapable de les filtrer. « A bon entendeur, Monsieur qui aurait souhaité une suspension encore plus raide ! ». On erre dans St-Quentin à la recherche de la sortie vers Soissons.

Ici, les freins rappellent qu'ils n'ont pas abandonné toute veillée sonore. Soupir désabusé de celui qui fait cette ultime remarque. Un matin, le démarreur refuse momentanément de remplir son rôle. Puis tout rentre dans l'ordre, sans explication.

Les pneus, pour leur part, tiennent le coup. Les MXV méritent un coup de chapeau : aucune enveloppe neuve n'a été montée depuis le changement précédent, un peu avant 20 000 km. Ceux-là iront jusqu'au bout avec, il est vrai, un taux d'usure important.

En avant-goût d'un dernier essai Montlhéry sans révélations, la 205 GTI s'en va, si l'on peut dire, au bout de sa dernière ligne droite, jusqu'en Espagne.

Par chance elle n'en revient pas calcinée. Seul, le compte-tours semble affligé d'une maladie nerveuse et se déclare fatallement à bout de souffle au seuil des 50 000 km. Sur ce régime raté, on avale le dernier menu.

Nous la quittons à regret, petite voiture sympathique et fidèle... L'heure du repos a sonné et pourtant tu sembles loin d'être épuisée.

Jean-Pierre JOYEUX



De l'autre côté du Channel, au cœur de la Bourgogne éternelle, comme sur les routes sinuoses du plat pays camarguais, la 205 GTI fait preuve d'une égale santé, d'un comportement routier sans faille et fonctionne comme une horloge. Voisinant avec le passé devant les remparts d'Aigues-Mortes, elle semble défier l'avenir...



50000 KM PEUGEOT 205 GTI

UN CONTRÔLE PIÈCE PAR PIÈCE

■ Avant d'entamer le démontage des organes de notre 205 d'essai - et ce, afin de les examiner minutieusement - nous dressons tout d'abord son bilan de santé final. Dans cette perspective, nous établissons une série de contrôles incluant, d'une part, les performances sur l'autodrome de Montlhéry (vitesse maximale, accélérations, reprises et consommation à vitesse constante) et, d'autre part, sur les bancs BEM-Muller, la relevé de la puissance à la jante à divers régimes. De plus, nous vérifions l'efficacité des amortisseurs, la géométrie du train avant, l'équilibrage du freinage ainsi que les quatre compressions des cylindres moteur.

Enfin, cette série d'examens s'achève par la comparaison des divers composants de la carrosserie par rapport à ceux d'une voiture fraîchement sortie de chaîne, ceci dans le but d'évaluer le vieillissement éventuel de notre voiture-test. Les lecteurs trouveront ci-après le rapport de nos observations.

CARROSSERIE : Le premier objet de notre attention a été la carrosserie. En ce qui concerne la peinture, disons qu'elle n'a subi aucune altération et qu'elle reste comparable à celle d'un modèle neuf. Les divers habillages de la caisse sont, quant à eux, intacts, si l'on excepte pourtant les protections en matière plastique des passages de roues qui sont déformés et ce dès l'origine. Les jantes en alliage léger dont la protection est assurée par un vernis ont conservé tout leur

éclat ... à condition qu'elles soient nettoyées à la main, les rouleaux des systèmes de lavage automatique étant sans effet à leur niveau.

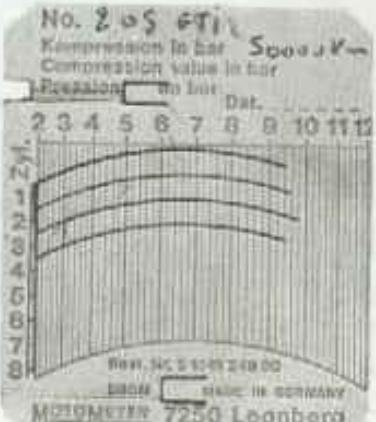
Dans son ensemble, l'intérieur de l'habitacle n'a souffert d'aucune fatigue, n'était le siège du conducteur dont le revêtement commence à s'abîmer; toutefois, le poids des divers conducteurs n'est pas parvenu à l'affaiblir. La moquette rouge qui garnit le sol a mal supporté - c'était prévisible - les outrages laissés par les semel-

les de chaussures des occupants et qui se traduisent par des traces de toutes natures.

Le tableau de bord n'a rien perdu de son aspect et les divers instruments qu'il comporte remplissent toujours correctement leurs fonctions à l'exception du compte tours.

MOTEUR : Les premières investigations effectuées sur le moteur ont d'abord porté sur le système d'injection : qu'il s'agisse de la pompe, des injecteurs ou de l'ensemble de la régulation, aucune défaillance ou détérioration ne sont à déplorer. Rien à relever non plus en ce qui concerne l'allumage qui affiche dans son

Diagramme des compressions



intégralité une tenue de bon aloi, y compris les bougies montées en fin de parcours.

En ce qui concerne les quatre compressions, leur diagramme (que nous publions ci-après) fait ressortir leur bon équilibrage, gage d'une étanchéité efficace des soupapes et de la segmentation.

La culasse une fois déposée nous a permis de constater que le joint est en bon état, que les chambres de combustion sont recouvertes d'un léger dépôt de calamine et que les tulipes des soupapes et les sièges correspondants sont patinés par cette même calamine. Les ouvertures, quant à elles, sont très libres dans leur guide mais sans usure anormale. Les ressorts de rappel, pour leur part, ont gardé toute leur flexibilité ; les pousoirs sont pratiquement à l'état de neuf et les alvéoles correspondantes de la culasse sont parfaitement lisses.

L'arbre à cames qui anime cet ensemble se maintient lui aussi dans une bonne forme, comme on peut le constater d'ailleurs au vu des chiffres consignés dans le tableau. Le réssaut de cet organe en son milieu est de 1/1000 de mm. Les cones proprement dits se présentent en excellente condition, ainsi d'ailleurs que les paliers qui reçoivent cet élément et font partie intégrante de la culasse. Le plan de joint offre lui aussi une rectitude idoine.



50000 KM PEUGEOT 205 GTI

Suite de la page 61

Les éléments qui constituent l'échappement ont été dans leur ensemble bien préservés des rigueurs de l'essai, si l'on met toutefois à part le collecteur. En effet, ce dernier s'est avéré mal serré et, de plus, fendu dans sa partie interne à la hauteur de la séparation (sans influence cependant sur le fonctionnement du moteur), avec, en outre, l'un des joints laissant entendre un chuintement des gaz d'échappement. Cet élément devra donc être remplacé lors du remontage.

Il est bon de préciser que le moteur de la 205 GTI est identique à celui de la Citroën BX. Ainsi, si l'on se reporte à l'essai d'endurance de cette dernière, on peut remarquer que, dans les deux cas, ce type de moteur a démontré sa robustesse.

EMBRAYAGE : Les parties glacées du volant du mécanisme n'ont pas souffert. Seules les extrémités des pétale de son diaphragme sont très fortement creusées par la butée. Le disque s'avère normalement usé et est apte encore à faire un long kilométrage. La butée fonctionne correctement et reste toujours bien grassee. La fourchette et son câble de commande n'appellent pas de reproches.

BOITE-PONT : Cette boîte-pont, pourtant identique à celle de la BX, n'a pas entraîné les difficultés de passage à froid des vitesses que nous avions rencontrées lors d'un même essai avec cette Citroën. Son état mécanique s'est révélé excellent, tant en ce qui concerne les synchros que les pignons, les roulements, les arbres, les fourchettes ainsi que la partie pont proprement dite.

TRANSMISSION : Les cardans des deux transmissions équipant la 205 GTI en fin de parcours ne font ressortir aucun jeu inquiétant. Quant aux cannelures d'occoulement et aux protections des articulations, elles ne laissent apparaître une quelconque détérioration. Cependant, il est juste de souligner que nous avons été amenés à faire remplacer la transmission gauche - au titre de la garantie - car elle émettait des claquements alarmants, surtout en virage.

FREINS : Une fois dissipés - par plusieurs essais de garnitures (toujours au titre de la garantie) - les ennuis éprouvés au début de notre essai et occasionnés par une mauvaise adaptation de la qualité des garnitures se traduisent par un broutage et des sifflements, les

1-2. La tubulure d'échappement est fondu intérieurement et l'un de ses joints laisse passer les gaz d'échappement. 3-4. Les coussinets portent des traces de rayures dues aux impuretés véhiculées par l'huile ; en revanche, les tulipes des soupapes sont recouvertes de calamine, en particulier celles d'admission. 6. L'extrémité des pétale du diaphragme du mécanisme d'embrayage est fortement érodée. 7. Le collecteur de l'alternateur commence à se creuser. 8. Les disques des freins avant sont peu rayés. 9. La culasse et l'ensemble de la distribution. 10. Le carter moteur et l'équipage mobile. 11. La boîte de vitesses. 12. L'ensemble des éléments constituant l'embrayage. 13. Les moyeux, les disques de freins et leurs étriers. 14. La crémaillère de direction. 15. Les deux transmissions dont la plus petite a été remplacée.

freins se sont comportés ensuite très honorablement.

L'usure des plaquettes en fin de parcours se chiffre à 13 %. Les disques quant à eux sont peu rayés et sont encore à même de faire un long usage. À l'arrière, les tambours et les garnitures sont pratiquement intacts. Nous n'avons décelé aucune trace de fuite des pistons et des étriers avant, non plus qu'aux cylindres arrière. Le système d'assistance, le maître-cylindre ainsi que toutes les canalisations ne portent aucune marque de fatigue prématuroe et le frein à main a gardé toute son efficacité. Lors du passage de la voiture sur le banc de freinage, nous avons pu constater le bon équilibrage des freins aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

DIRECTION : Le cardan, la crémaillère et son pignon d'entraînement, le roulement, le poussoir, le ressort ainsi que la butée n'ont pratiquement pas souffert, pas plus d'ailleurs que les rotules d'articulation et les soufflets de protection.

TRAINS AVANT ET ARRIÈRE : Au début de l'essai, lors du contrôle préalable de la géométrie du train avant, nous avons été amenés à faire rectifier cette dernière (au titre de la garantie) car elle n'était pas conforme aux normes du constructeur. Cette correction apportée, aucun problème n'est apparu à ce niveau durant la totalité de l'épreuve et, en fin de parcours, nous avons pu constater que la géométrie du train avant et arrière n'avait pas bougé. Les amortisseurs avant prouvent toujours leur efficacité, en revanche

celui de l'arrière gauche continue à manifester des signes de faiblesse. La flexibilité des ressorts avant et des barres de torsion arrière est restée constante ; il va de soi que toutes les articulations des bras sont en pleine forme ainsi que les roulements des moyeux qui leur sont associés. Signalons tout de même que durant l'essai, nous avons été obligés à plusieurs reprises de faire contrôler et rétablir l'équilibrage des roues, cette voiture étant particulièrement sensible à un tel défaut.

PNEUMATIQUES : Au long de ces 50 000 km, nous avons dû remplacer deux pneus avant, de telle sorte qu'en fin de parcours, les taux d'usure du train de pneus montés alors sur la voiture, sont de : 19% pour l'avant droit, 28% pour l'avant gauche, 55% pour l'arrière droit et 73% pour l'arrière gauche, ce qui donne une moyenne d'usure de 43% en ce qui concerne le train se trouvant sur le véhicule en fin de parcours, la roue de secours n'ayant jamais été utilisée car il s'agit ici d'une roue économique.

EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE : L'ensemble de cet équipement se révèle en bon état et seul le collecteur de l'alternateur présente des signes d'érosion. Nous n'avons remplacé qu'une seule ampoule de feu arrière durant tout l'essai. Les essuie-glace fonctionnent toujours bien mais leurs balais amorcent une certaine lassitude.

Il faudra donc penser à les remplacer dans un proche avenir.

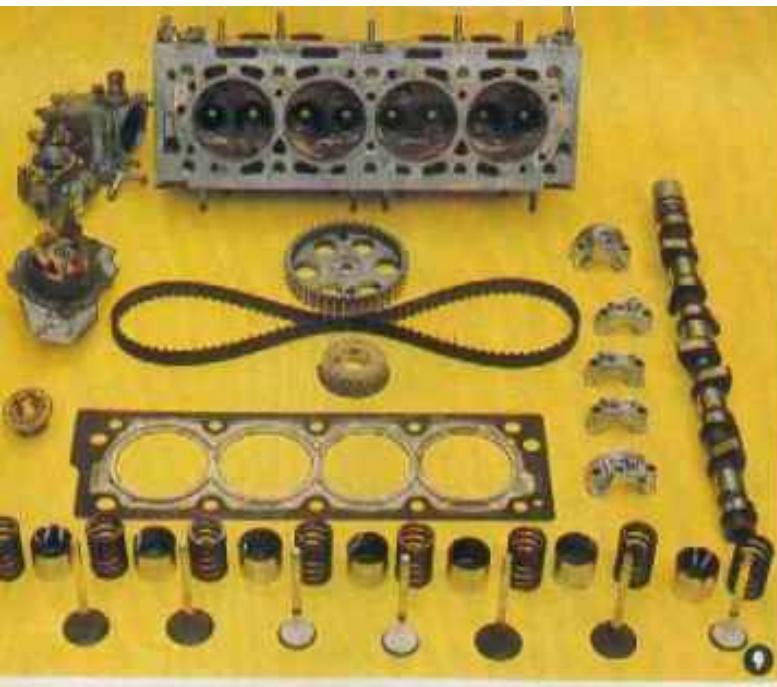
Pierre BORNE

POINT DE VUE DU MÉCANICIEN

■ Pour son entretien quotidien, la 205 n'attire pas la grogne. La jauge est bien placée et les orifices de remplissage d'huile et du réservoir d'eau du lave-glace sont atteints aisément. L'accès des bougies n'offre pas non plus de difficulté. Pour le mécanicien, l'accessibilité mécanique est très bonne malgré la présence du système d'injection.

Le jeu des soupapes, en principe indéréglable, est réalisé par des pastilles disposées entre les queues et le fond des poussoirs. Là, premier obstacle pour parvenir à ces soupapes : il est nécessaire de sortir l'arbre à cames. Autre complication : les nombreuses pièces, en partie en matière plastique et en partie métalliques, composant le carter de protection de la courroie crantée de distribution constituent un véritable puzzle. Comme pour la Citroën BX - et pour cause - signalons que la dépose du palier central du vilebrequin, le n° 3 en l'occurrence, n'est possible qu'à condition d'enlever deux vis dissimulées de chaque côté du carter moteur. La boîte de vitesses ne présente pas de difficultés si l'on doit procéder à son examen ou à sa réfection.

Le cric est pratique et d'une robustesse convenable mais le levier qui sert à débloquer les vis de fixation des roues est indigne de la réputation de l'outil Peugeot, qui brille d'ailleurs par son absence sur cette 205.



50000 KM PEUGEOT 205 GTI

LE BILAN

La Peugeot 205 GTI a mis 112 jours pour parcourir les 50 000 km et ce, durant le printemps et le début de l'été de cette année. Les conditions climatiques en cette période ont été dans l'ensemble plutôt favorables. Après avoir été soumise à d'ultimes tests, tant à Montlhéry que sur bancs de contrôle, la 205 GTI a rejoint nos ateliers pour y être démontée afin de déterminer le degré d'usure de tous ses éléments constitutifs. Parallèlement, nous avons dressé un bilan chiffré de ces essais, après avoir dépouillé, d'une part, les disques d'enregistrement et, d'autre part, les fiches correspondantes remplies par les différents conducteurs qui se sont succédé au volant de la voiture.

KILOMÉTRAGE TOTAL : 50 000 KM		DÉCOMPOSITION DES TEMPS	
Ville	1 321,8 km soit 2,70 %	Ville	56 h 46 min Moy. 21,63 km/h
Inter.	5 146,1 km soit 10,29 %	Route	122 h 36 min Moy. 26,80 km/h
Route	25 432,7 km soit 50,87 %	Route	383 h 20 min Moy. 24,51 km/h
Autoroute	10 082,8 km soit 30,08 %	Autoroute	144 h 56 min Moy. 124,47 km/h
RÉPARTITION EN CHARGE		NOMBRE D'ACTIONS SUR LES FREINS ET L'EMBRAYAGE	
Conducteur seul	31 720,5 km soit 62,44 %	Freins	64 254 actions
Deux personnes	9 086,2 km soit 18,11 %	Embrayage	61 612 actions
En charge	8 254,3 km soit 16,45 %		
DURÉE DE L'ESSAI			
27 mars 1984 au 11 juillet 1984			

PERFORMANCES COMPAREES

A 10 000 km	A 30 000 km	A 50 000 km
VITESSE MAXIMALE MESURÉE A MONTLHERY :		
189,2 km/h	186,8 km/h	187,6 km/h
ACCELERATION DÉPART ARRETE :		
400 m : 16'' 7	17'' 2	17'' 1
1 000 m : 31'' 2	32'' 1	32''
REPRISES DEPUIS 40 KM/H EN 4^e :		
400 m : 17'' 5	17'' 9	17'' 5
1 000 m : 32'' 8	33'' 8	33'' 1
REPRISES DEPUIS 60 KM/H EN 5^e :		
400 m : 17'' 4	17'' 7	17'' 7
1 000 m : 34'' 4	34'' 4	34'' 2

CONSOMMATION A VITESSE CONSTANTE

VITESSE	10 000 KM	30 000 KM	50 000 KM
40	5,4	5,4	4,86
50	5,36	5,35	4,9
60	5,4	5,4	5
70	5,65	5,65	5,2
80	5,96	5,8	5,46
90	6,45	6,2	6,8
100	7	6,6	8,25
110	7,6	7,1	6,8
120	8,26	7,7	7,46
130	9	8,45	8,15
140	9,9	9,3	9
150	10,9	10,3	9,9
160	11,96	11,26	11,06
170	13,25	12,6	12,56
180	15,3	14,3	14,89
189,2	22	186,8	187,6
	(16,25)	(17,06)	

Les écarts des valeurs chiffrées entre le début et la fin de notre essai sont dus essentiellement aux différences des conditions atmosphériques, et dans la pratique, on peut dire qu'elles n'ont pas varié.

Ces performances comparées rentrent dans le cadre de celles annoncées par le constructeur.

PIUSSANCE RELEVÉE A LA JANTE EN 4^e

VITESSE COMPTEUR	5 000 KM	20 000 KM	40 000 KM	50 000 KM
40 km/h	25	22	26	24
60 km/h	40	40	41	40
80 km/h	57	57	57	56
100 km/h	63	63	63	62
110 km/h	74	74	72	72
120 km/h	80	79	76	78
130 km/h	86	85	81	83
140 km/h	90	88	82	84
150 km/h	90	87	79	82

KM	ENTRETIEN RÉPARATIONS	PRIX
2 065	RÉVISION GRATUITE (entre 1 500 et 2 500 km) Vidange moteur, remplacement filtre à huile, Atelier : plan constructeur fournitures station	209,73 F
6 749	ENTRETIEN DES 7 500 KM Vidange moteur, remplacement filtre à huile, contrôle des niveaux	259,64 F
13 686	ENTRETIEN DES 15 000 KM Vidange moteur, contrôle des niveaux	143,70 F
22 135	RÉVISION DES 22 500 KM * Vidange moteur, contrôle des niveaux	143,70 F
22 136	Vérification hors programme	49,20 F
22 285	Equibrage des roues avant	59,30 F
26 436	RÉVISION DES 22 500 KM * Remplacement bougies, filtre à air Equibrage des roues avant Atelier : plan du constructeur	374,46 F
30 769	ENTRETIEN DES 30 000 KM Vidange moteur, boîte de vitesses Remplacement filtre à huile	321,00 F
37 792	ENTRETIEN DES 37 500 KM Vidange moteur, remplacement filtre à huile, contrôle des niveaux	259,64 F
45 336	RÉVISION DES 45 000 KM Vidange moteur, boîte de vitesses Remplacement filtre à air Dépoussiérage des freins AR Permutation des roues Equibrage des roues avant Atelier : plan constructeur	941,89 F
	TOTAL	2 762,26 F

* La révision des 22 500 km a été effectuée en deux fois.

Les révisions ont été pratiquement toutes effectuées chez le concessionnaire vendeur, d'ailleurs elles ne sont pas nombreuses à part les opérations de station-service. Seuls deux contrôles sont préconisés par Peugeot, l'un à 22 500 km et l'autre à 45 000 km. Ceux-ci nous ont été facturés selon la règle et même en-dessous du temps accordé par l'usine.

A noter cependant, que nous avons été appelés à faire contrôler et effectuer l'équilibrage des roues plus souvent qu'à l'accoutumée, ayant entraîné une dépense de 227 F pour la totalité de ces opérations.

RÉPARATIONS AU TITRE DE LA GARANTIE

6 749 km	Remplacement plaquettes de freins avant
13 386 km	Réglage géométrie du train avant
30 769 km	Remplacement transmission gauche
30 769 km	Indicateur pression d'huile



FRAIS DE REMISE EN ÉTAT

TRAVAUX INDISPENSABLES APRÈS 50 000 KM

Remplacement des deux amortisseurs arrière	
Pièces	723,16 F
M.O.	135,00 F

Remplacement des balais d'essuie-glace	
Pièces	91,75 F
M.O.	18,43 F

TRAVAUX POUVANT ÊTRE DIFFÉRÉS

Remplacement tubulure d'échappement	
Pièces	430,79 F
M.O.	184,30 F
TOTAL	1 583,43 F

PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE

	Prix de revient total	Prix au km
Carburant :		
672,20 litres à 5,02 F	3 374,45 F	
2 328,63 litres à 5,08 F	11 829,44 F	
1 166,10 litres à 5,12 F	5 970,43 F	
215 litres à 5,34 F	1 148,10 F	
TOTAL	22 322,42 F	0,446 F
Entretien :		
	2 762,26 F	0,055 F
Pneumatiques :		
à 50 000 km		
2 pneus usés à 100 %	1 275,74 F	
Montage et équilibrage des roues	210,05 F	
Pneu AV droit usé à	19 %	
Pneu AV gauche usé à	28 %	
Pneu AR droit usé à	55 %	
Pneu AR gauche usé à	43 %	
Usure globale du train roulant	43 %	
TOTAL	2 590,37 F	0,052 F
TOTAL GÉNÉRAL :	27 675,05 F	0,553 F

Nous avons calculé le prix de revient kilométrique pour quatre postes : carburant, entretien, frais de remise en état et pneumatiques. Il ne faut pas comparer ces résultats avec ceux de notre étude annuelle « le prix de revient kilométrique ». En effet, dans le tableau ci-dessus n'entrent pas en considération l'amortissement, les frais d'assurance, de garage et de perte à la vente.

50 000 KILOMÈTRES EN 674 HEURES 58 MINUTES

VITESSE MOYENNE : 74,08 KM/H

CONSOMMATION MOYENNE : 8,76 L/100

Consommation ville :	9,24 l/100 Moyenne :	24,63 km/h
Consommation local :	9,14 l/100 Moyenne :	38,80 km/h
Consommation route :	8,04 l/100 Moyenne :	74,51 km/h
Consommation autoroute :	9,58 l/100 Moyenne :	124,47 km/h

Bilan : Didier FOUCET

CONCLUSION

Il suffit d'être clair : la GTI à la mode de chez nous est une réussite. Désormais, la gamme 205 possède incontestablement son flambeau. A cette auto bien née, la valeur n'attendra pas le nombre des années...

La petite Peugeot se porte bien et se comporte au mieux. Elle s'approprie la route et y démontre, non sans insolence, ses qualités. Avec sa tenue exemplaire, elle possède ce qu'il faut de brio pour étouffer radicalement toute timidité, et emporter bon nombre d'avantages sur sa concurrence directe. On pourrait toutefois souhaiter (mais qui n'a jamais reculé la limite des exigences ?) quelques chevaux supplémentaires. Quoi qu'il en soit, elle soutient sa génération et adresse, pour ainsi dire, un clin d'œil complice à sa grande sœur, la 505 turbo-injection. Une équipe qui rajeunit définitivement l'image naguère poussiéreuse de Sochaux.

Si l'on accorde facilement à cette auto les compliments qu'elle mérite, il faut néanmoins regarder sans indulgence ses points faibles et revenir sur les quelques incidents qui ont émaillé notre parcours. A dire vrai, ceux-ci sont peu nombreux et n'ont jamais bousculé notre calendrier ou notre plan de route, seule une transmission exténuée ayant eu le bon goût d'expirer sur le seuil de l'atelier. Pas de véritables contretemps donc, mais quelques défis à l'ordonnance des nerfs les plus placides. En m'exprimant de la sorte, je ne fais que libérer mes souvenirs d'une rancœur sourde contre les défauts d'équilibrage du train avant dont les réglages répétés ont été longtemps aussi inefficaces que coûteux. Dans un autre registre, les symptômes d'un freinage grognon sur un bon tiers de notre essai, n'étaient pas moins agaçants. La perspicacité du concessionnaire en matière de qualité de plaquettes a, heureusement, permis de trouver le bon remède. Espérons que ces tâtonnements instructifs ne resteront pas lettre morte auprès du réseau.

Sur les lubies du compte-tours et l'indiscipline des sièges avant, je passerai l'éponge, à condition que la « qualité du produit » en tienne compte, et je décernerai une appréciation encourageante quant à la fraîcheur de l'habillage ou des éléments mécaniques. L'embrayage est marqué, mais nous ne pouvons nous disculper de l'avoir sollicité, le collecteur d'échappement, fendu en son âme, nous a un peu fendu le cœur, et les défaillances d'un amortisseur dès l'origine ne sont pas parvenues à infléchir notre jugement.

Une jolie moyenne : 74,1 km/h sur 50 000 km est plus éloquente qu'un long discours : c'est le constat d'un tempérament et de dons qui ne se rencontrent pas, tant s'en faut, sur toutes les automobiles. Que la production française, Peugeot et d'autres, pourquoi pas, continuent sur cette voie et on peut penser qu'elle sortira de l'ornière où elle s'est momentanément - espérons-le - enlisée.

J.-P. J.