

Peugeot 205 RUGGERI

BELLE ET PUISSANTE

Si vous trouvez que votre 205 GTI n'avance pas, mettez-la entre les mains de Daniel Ruggeri. Il vous en fera un beau petit monstre ! Mais ne lui parlez pas de confort. Chez lui, l'efficacité compte plus que tout.


par Pierre DAUBROSSE - photos Patrick SAULETEL

Ruggeri n'est pas un inconnu. Tous les sportifs connaissent ce préparateur sympathique dont de nombreux pilotes louent les mérites. Faut-il rappeler que Gérard Pradelle a conquis la troisième place du championnat de France des rallyes de deuxième division 1985 avec une 205 GTI préparée à Gretz ? C'est dans ce pays, en Seine-et-Marne, qu'il est installé. Ses locaux sont répartis en trois endroits différents, ce qui ne facilite pas les liaisons ! Son nouveau quartier général, il l'a établi dans l'atelier de carrosserie qu'il a repris il y a quelques mois, en même temps que celui de peinture, situé à quelques minutes en voiture. La préparation se fait ailleurs, dans une ferme, dont il loue des dépendances depuis environ deux ans. Avant, il travaillait dans son garage, à Champigny. C'était l'époque des mécaniques Ford, et des Sunbeam Lotus. Le garage vendu, il a un peu passé la main, ne faisant que quelques travaux pour les amis, à la ferme. Et puis le démon de la mécanique est revenu. Aujourd'hui, il s'occupe de mécaniques très différentes (Ford, BMW, etc.), prépare des moteurs de barquette, mais se consacre surtout aux Peugeot et Talbot. Les moteurs de 205 et Samba des groupes N, A et B aussi, n'ont plus de secret pour lui. Il emploie huit personnes en tout, mais deux seulement travaillent à la ferme, pour la compétition et le montage des kits. L'endroit est austère et calme. « De bonnes conditions pour ne pas être dérangé » estime le patron. C'est là que naissent des GTI pas ordinaires. D. Ruggeri propose en effet plusieurs degrés de préparation sur la base des 205 GTI normales. Son kit 125 ch n'a pas beaucoup de succès. C'est sans doute trop peu pour ses clients. Pour 7 000 FF hors taxes, il tire pourtant 125 ch du 1600 cm³, à 7 000 tr/mn, et 14,5 mkg de couple, à 4500 tr/mn. Les améliorations viennent de la culasse spéciale montée en remplacement de celle d'origine. Elle comporte des conduits agrandis, une modification de la forme de la chambre de combustion qui fait passer le taux de compression à 10,5 : 1, de nouveaux ressorts de soupapes et surtout un nouvel arbre à cames en acier (au lieu de fonte). Le kit suivant, facturé 14 715 FF H.T., permet de gagner 10 ch supplé-

mentaires. Pour cela, la culasse du montage précédent est munie de soupapes dont le diamètre de la tête est majoré de 2 mm (42 à l'admission, 35 à l'échappement). De nouveaux ressorts et couplettes sont mis en place et des guides de soupapes en bronze remplacent ceux d'origine en fonte. L'usure et la consommation d'huile se trouvent ainsi notablement réduites. Dans ces conditions optimales de développement, le 1600 cm³ donne donc 135 ch et 14,8 mkg de couple.

1900 cm³ à injection ou à carburateurs

La possibilité d'augmenter la cylindrée en allongeant la course grâce au vilebrequin de la 305 n'a bien sûr pas échappé à D. Ruggeri qui propose depuis un certain temps déjà un 1905 cm³ développant 146 ch. La culasse est la même que celle du kit 135 ch, c'est-à-dire qu'elle est dotée d'un arbre à cames spécial et de soupapes plus grosses. En plus du vilebrequin, les ensembles coussinets, bielles, chemises, pistons sont remplacés, le taux de compression passant à 10,5 : 1 avec des pistons en creux. L'équipage mobile fait bien sûr l'objet d'un équilibrage. Dans ces conditions, la puissance maxi atteint 146 ch à 6500 tr/mn et la valeur du couple culmine à la bonne valeur de 17,8 mkg à 4 000 tr/mn. Le coût de ce kit, sans montage annexe, plafonne à 22 391 FF HT. Pour ceux qui trouveraient cela trop élevé, le préparateur de Gretz offre la possibilité de passer en 1900 cm³ en conservant la culasse et l'arbre à cames de série. Cette solution beaucoup plus abordable (13 826 FF), permet de bénéficier de l'avantage de la cylindrée plus importante en pouvant tout de même compter sur 130 ch. Pour ceux qui au contraire en veulent toujours plus, un kit carburateurs (7 000 FF), conviendra très bien. Il vient s'ajouter au kit 1900 le plus performant. La voiture qui nous était prêtée en était équipée. Il se compose essentiellement de deux carburateurs Weber 45 DCOE qui rappelleront certainement de bons souvenirs aux amateurs de moteurs poussés ! Des tubulures d'admission comparables à celles de la BX Sport les relie au moteur. Ils ne comportent pas de starter, mais cela n'a jamais posé de



Chez Ruggeri, pas de compromis ! Les performances passent avant tout le reste. Autant dire que ces préparations s'adressent à ceux qui aiment rouler vite. Le kit suspension est à déconseiller aux « touristes » ! Les éléments de carrosserie par contre, peuvent plaire à tout le monde : c'est la beauté dans la discrétion.





difficultés de démarrage. Plusieurs modifications ont été faites au niveau de l'alimentation. La pompe électrique de série, placée dans le réservoir, est supprimée. Elle est remplacée par une pompe fixée sur le tablier, associée à un filtre régulateur. Le montage d'un filtre à air maison avec chambre de tranquillisation a nécessité une découpe dans la traverse supérieure avant. Au niveau de l'allumage, rien de fondamental n'a changé si ce n'est que l'avance centrifuge est modifiée. Quelques montages annexes figurent « à la carte » du préparateur, comme celui d'un radiateur d'huile, très conseillé. On trouve aussi un disque d'embrayage renforcé, un collecteur d'échappement « 4 dans 1 » et un carter anti-déjaugage en alu. Bref tout ce qu'il faut pour rapprocher la voiture de série d'une voiture de course ! Et ce n'est pas fini car les suspensions, on s'en doute, ne restent pas d'origine. De nouveaux amortisseurs sont mis en place et la caisse est abaissée de 30 mm à l'avant (par de nouveaux ressorts) et à l'arrière (par le réglage des barres de torsion). Le

PRIX (voiture essayée)	205 Ruggeri 155 ch
En France (FF)	149 562

tout pour 3 300 FF. Avec ces modifications, la 205 Ruggeri devient vraiment très ferme. Un jeu de supports moteur rigides est même disponible... Je vous fais grâce du kit de freins arrière à disques, typiquement course, qui nécessite l'adaptation d'une commande intérieure de répartition et d'un frein à main hydraulique... Il n'empêche que sans aller jusque là, on peut très bien disposer de 155 ch dans une 205 GTI en s'adressant à D. Ruggeri. Merci les carbus, mais attention à la consommation qui n'a pas l'air triste ! Non content de s'être repu du moteur et de la mécanique de la 205, le sorcier de Gretz s'est aussi attaqué à sa peau extérieure. Il a ainsi réalisé un très joli kit de carrosserie qui supprime les baguettes latérales et rappelle les arêtes des ailes d'Opel Corsa. Le kit comprend des ailes avant complètes qui remplacent celles de série, des demi-ailes arrière venant en recouvrement jusqu'au sigle GTI, deux bas de caisse et des embouts de pare-chocs qui s'adaptent au nouveau galbe des ailes. Ces pièces en polyester sont facturées 5 500 FF H.T. sans le montage. Extérieurement la 205 Ruggeri peut aussi recevoir les jantes PLS très réussies, en 7 x 15, équipées de pneus 195/50 x 15. Après 118 ch en groupe N, 145 en groupe A, 155 avec des carburateurs, où s'arrêteront Ruggeri et ses 205 ? Peut-être pas loin des 170 ch, avec un 1 600 injection monté dans une caisse de 610 kg, pour le critérium de production... □