

**ESSAIS**

# **5 BERLINES 4x4**

**NOUVELLES  
REINES  
DE LA ROUTE**

**● FORD  
SCORPIO 4x4**

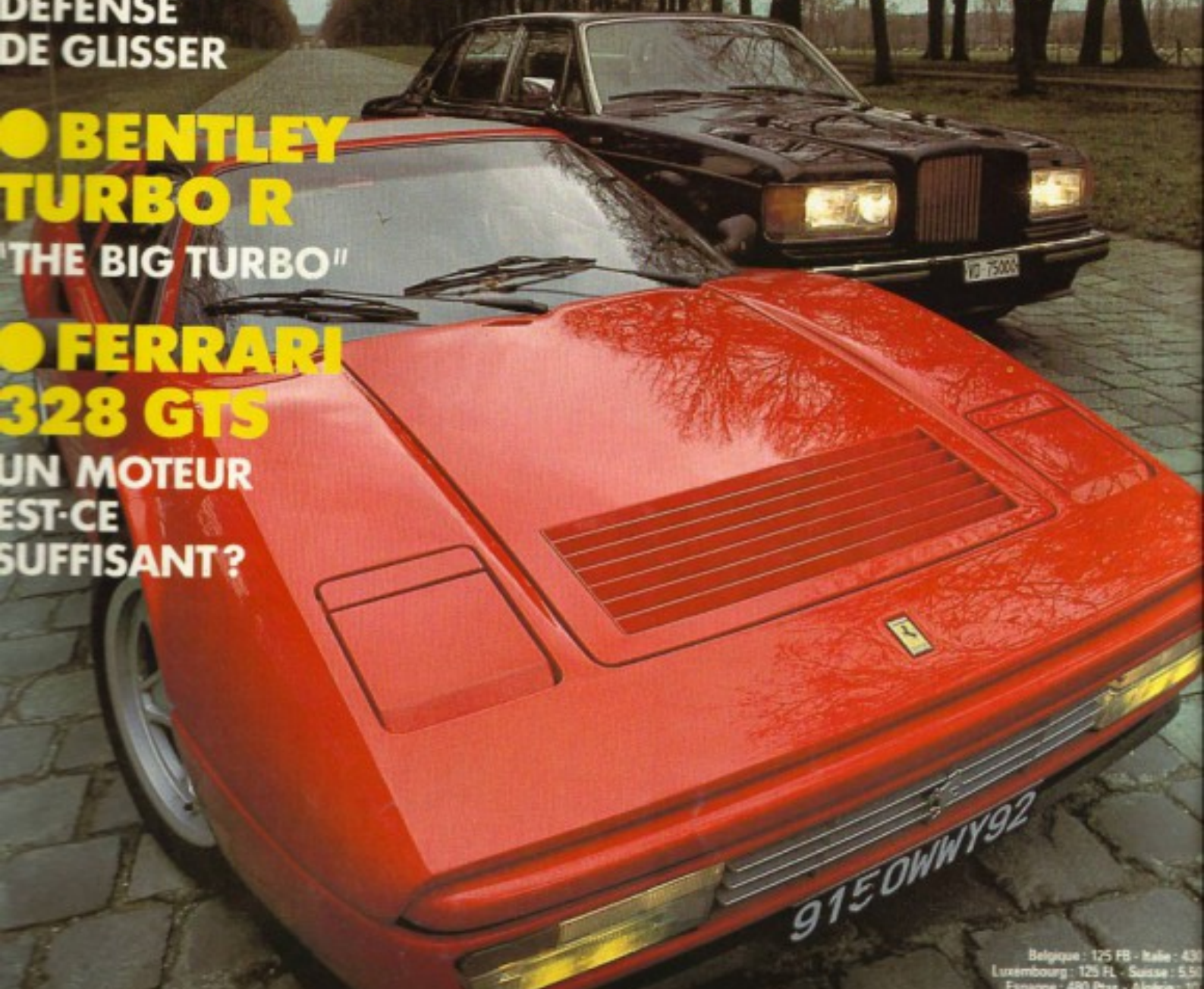
**DÉFENSE  
DE GLISSER**

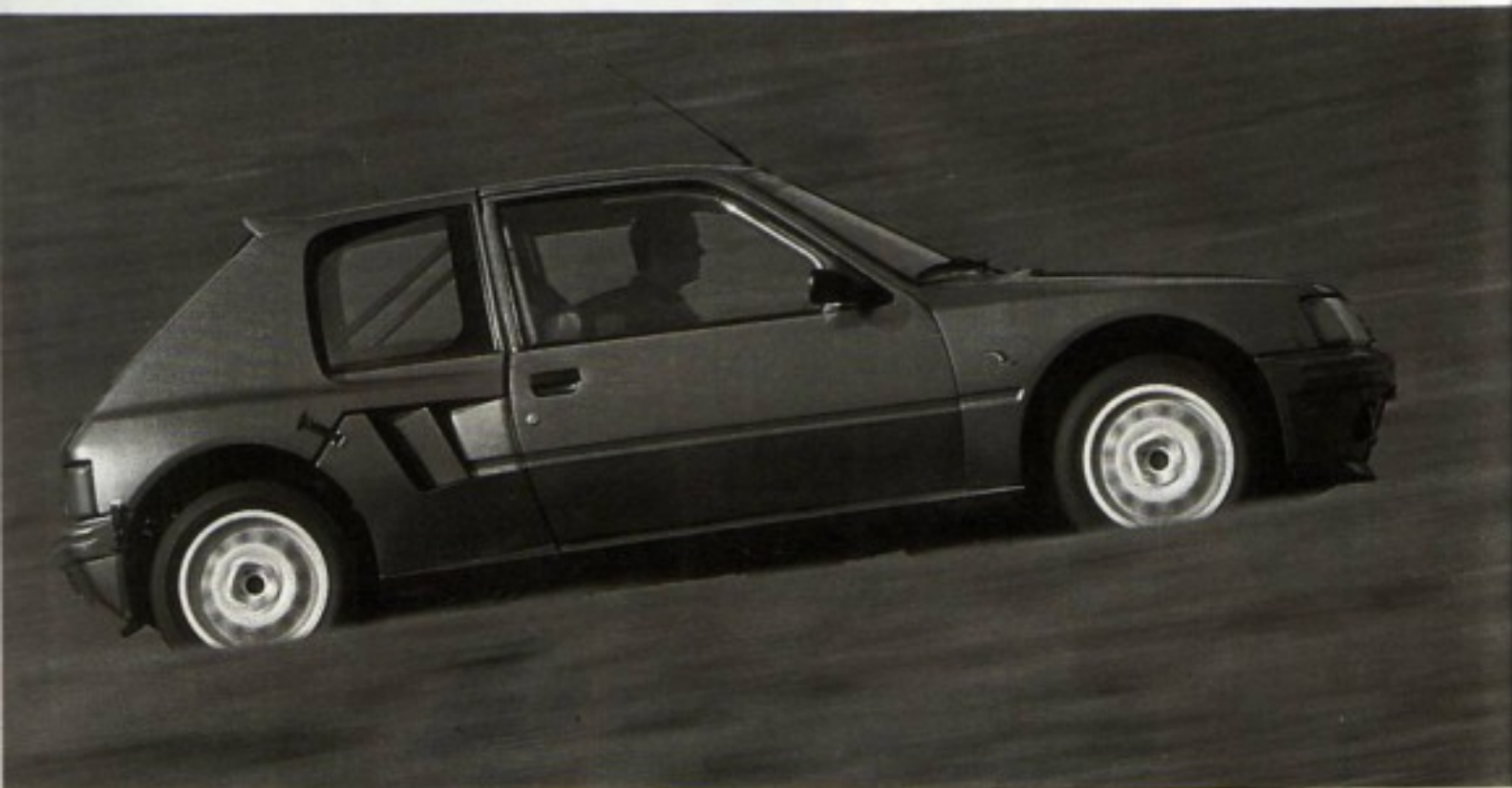
**● BENTLEY  
TURBO R**

**"THE BIG TURBO"**

**● FERRARI  
328 GTS**

**UN MOTEUR  
EST-CE  
SUFFISANT?**





Ça y est ! Amateurs fortunés et écuries semi-professionnelles vont pouvoir s'attaquer au championnat de France des rallyes avec une 205 Turbo 16 apte à se battre pour la victoire. Le service technique de Peugeot Talbot Sport vient de mettre au point un kit « étudié pour ».

Voilà qui va relancer le débat en championnat de France des rallyes dominé, en 1985, par l'Opel Manta de Guy Fréguelin et par la Renault Maxi 5 des Ragnotti, Chatriot et autre Auriol. Sans kit de transformation, la 205 T 16 de série ne pouvait prétendre qu'aux seconds rôles. D'où la nécessité d'en élaborer un, capable de répondre aux exigences des pilotes et des écuries.

Fabriqué, dans un premier temps, à vingt cinq exemplaires, ce kit, très complet, concerne le moteur, les suspensions et le freinage. Sur le quatre cylindres seize soupapes de série s'adaptent un carter demi sec, une bache à huile, des chemises renfermant des pistons forgés Mahle, le joint de culasse de la groupe B Evolution 1, un nouveau doseur débitmètre, un boîtier d'allumage électronique approprié, un protecteur de courroies, un carter de turbine d'échappement du turbo plus grosse, un radiateur d'huile qui se glisse devant le radiateur d'eau, un ventilateur supplémentaire (son emplacement était prévu d'origine), les deux arbres à cames de l'Evolution 1 autorisant une levée des soupapes

# PEUGEOT 205 TURBO 16 KITÉE 300 ch

## ...LA RIPOSTE



de 11 mm et enfin, un échappement en inox avec pot de détente.

La wastegate ne bouge pas mais la pression de suralimentation passe de 1,7 à 1,85 bar. Le boîtier d'air et le couvre-culbuteurs sont retravaillés pour recevoir les quelques prises de pression supplémentaires et l'ensemble des tuyaux de la circulation d'huile. Avec un rapport volumétrique de 7/1, le moteur développe désormais une puissance de 300 chevaux, soit 100 de mieux, à 6 500 tr/mn. Quant au couple, de 35 mkg, il s'obtient dès 4 500 tr/mn.

Un embrayage renforcé fait la jonction avec la boîte de vitesses qui accueille, dans son carter réusiné pour la circonstance, les troisième, quatrième et cinquième rapports de la version compétition. Le PTS propose d'emblée trois rapports de renvoi conique différents. Pour notre essai, la T16 est équipée du plus court d'entre eux, le 21/29 qui autorise une vitesse de 152,8 km/h avec les pneumatiques Michelin TRX S4 23/59 - 390, des racing « slick ».

La répartition de couple entre les ponts avant et arrière, de série, reste de 1/3 - 2/3.

Si le moteur a été l'objet d'une étude spécifique, les suspensions arrivent en droite ligne de la groupe B Evolution 1 de 84. Disponibles en version asphalte ou terre, elles obligent le changement des bras supérieurs et le montage d'attaches d'éléments porteurs et de barre anti rapprochement. Les combinés res-

sorts amortisseurs réglables sont spécifiques et l'anti-roulis ne change pas. L'assiette est diminuée. Dernier morceau de bravoure : le freinage qui, lui aussi, nous arrive en droite ligne de la voiture de course. On retrouve, sur les quatre roues, les disques ventilés et les étriers AP à quatre pistons. L'assistance d'origine est remplacée par des maîtres cylindres et un pédalier spécial est homologué. Ces disques imposent les roues en alliage Speedline de 210 et 240 TR 390.

L'habitacle, quant à lui, conserve son look originel avec, comme seules notes sportives, un arceau cage en aluminium supportant un manomètre de pression de suralimentation précis mais volumineux et deux sièges baquets.

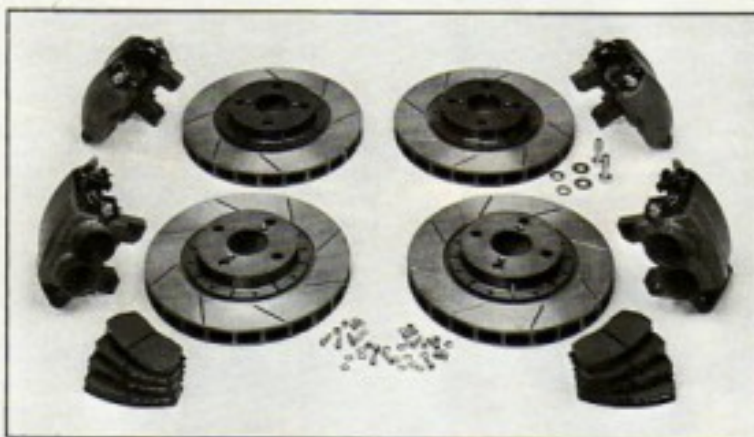
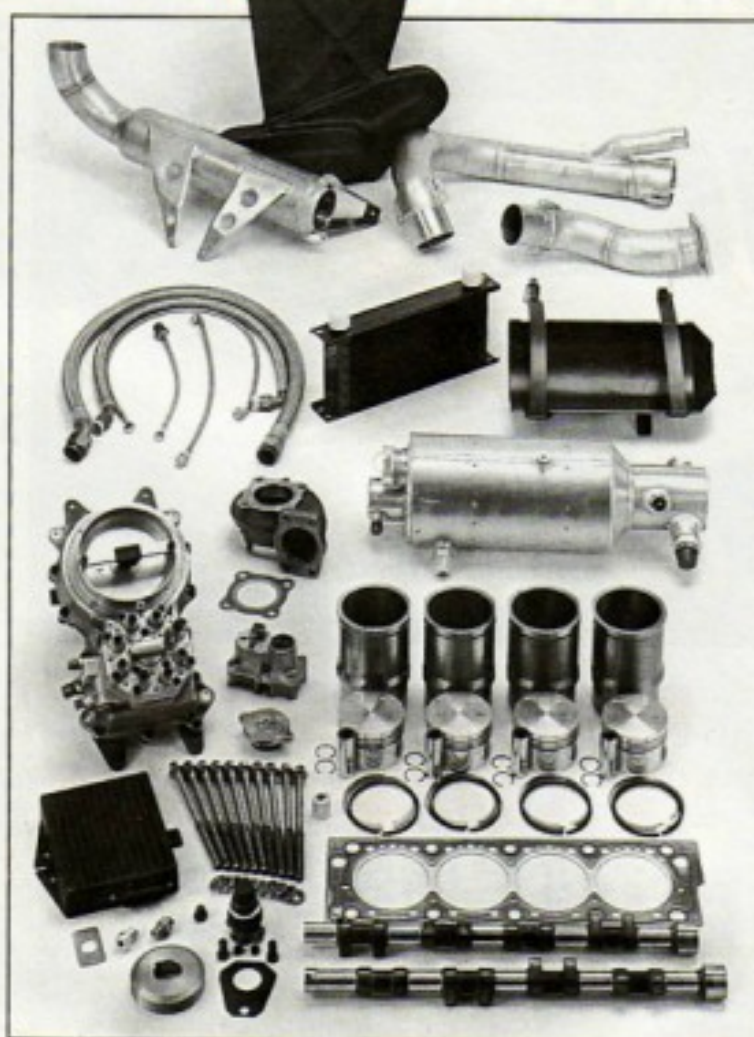
Contact. Les pompes d'alimentation d'essence crépitent, un feulement sourd, très discret se fait entendre. En route... Dure, la pédale d'embrayage ? C'est un euphémisme. Il faut appuyer comme un forcené pour avoir tout d'abord une impression bizarre, comme si ledit embrayage ne fonctionnait pas et ensuite se retrouver sur une « plage d'utilisation » ultra courte... demandant plus de force encore. Bonjour les crampes. Et, si l'on y ajoute la direction de camion pour cause de racing, on aborde les premiers tours de roues déjà fourbu.

Le circuit routier de Montlhéry est, ô surprise, sous un timide soleil qui n'empêche nullement la formation d'un petit verglas blanchâtre pernicieux en diable. La prudence s'impose et profitons en pour faire chauffer la mécanique et les gommés.

## IL RESPIRE !

Pourtant, il nous tarde de juger ce moteur, de le mettre sur la sellette. On connaît les défauts de celui de série, anémique, pointu, manquant singulièrement de couple et doté d'un temps de réponse à vous dégoûter de la suralimentation. Nous avons aussi en mémoire le fantastique « bouilleur » de l'Evolution 1, souple, félin, étonnant et qui revendiquait 340 chevaux. Qu'en est-il donc de cette version intermédiaire ?

Première remarque : moins sophistiqué que le moteur Evolution 1 dans son contrôle, démuné du DPV, il n'a pas l'impressionnante souplesse de son aîné. Cela étant il possède une belle santé qui s'exprime, à travers la boîte courte, par de ravageuses accélérations. Inexistant en dessous de 4 000 tr/mn, il rugit littéralement dès que l'aiguille franchit le régime du couple maxi. Les 300 chevaux sont au complet, propulsent sans faiblir jusqu'aux limites du rupteur - environ 7 500 tr/mn - une 205 T 16 arc-boutée sur ses roues.



Un aperçu des pièces formant le kit adaptable à la 205 Turbo 16, pour le moteur (en haut) et pour le freinage (ci-dessous).

Tout au moins en début d'essai, il n'est pas facile de tester le comportement de la T 16 300 chevaux : les gros racing lisses n'apprécient guère la présence glissante du verglas. Dans de telles conditions, le sous-virage en entrée de courbe... et la dérobade violente du train arrière sont de rigueur.

Patience donc, et heureusement, tout va sécher peu à peu. La Peugeot va nous démontrer tout ce dont elle est capable pour notre plus grand

plaisir. Dire que c'est facile serait mentir. Sur le tourniquet que nous empruntons, on n'arrête pas de freiner, de tourner le volant, de manier à tout va le levier de vitesses, dont la commande, ferme, s'avère également précise grâce au montage d'une butée de 5° inconnue sur le modèle de série.

Quelle aisance. Les virages sont avalés avec détermination, les courbes oubliées. En appui, l'auto montre une belle neutralité : elle glisse des

quatre roues, enroule parfaitement la courbe, se contrôle sans aucun problème, pas le moindre petit cheval ne s'évade, c'est impressionnant.

Seules les épingles peuvent poser un problème. Pas question de les négocier sans entrer sur les freins, en plein transfert de masse. On tourne le volant, le pied droit toujours en contact avec la pédale du milieu. L'arrière se dérobo, il faut contrebraquer et vite. Commence alors la difficulté.

Car, dès que les gros racing reprennent leur adhérence, dès que le moteur renvoie la puissance, on doit se battre avec une direction qui ne vous épargne guère. Gare au retour du volant, gare au tout droit ! Epuisant. Malmené sur ce circuit, les freins n'ont pas faibli et la pédale resta d'une constance réconfortante.

Les rondes se succèdent, ponctuées par les pétarades du rupteur, par les explosions du mélange dans l'échappement, lors des levers de pied. Plus la piste sèche, plus la T 16 devient efficace, s'améliore dans tous les domaines tout en devenant à la fois plus facile, plus docile.

## 400 000 FRANCS

Et cela pourrait être encore mieux si la voiture n'était pas aussi lourde. En effet, la Turbo 16 que nous avons essayée accuse près de 1 150 kg sur la bascule. Elle a conservé ses garnitures de portières en cuir, ses vitres électriques, se passant seulement des joies de la moquette. Nul doute qu'un préparateur qui en engagera une en championnat lui fera subir une cure d'amaigrissement des plus sérieuses. D'autant qu'il a parfaitement le droit de lui greffer les éléments de carrosserie de l'Evolution 1. Et il peut gagner 40 kg rien qu'en changeant la bulle arrière !

Après pareil traitement, il y a fort à parier que la 205 Turbo 16 avec 300 chevaux s'annonce comme un redoutable adversaire pour les habitués aux victoires. Dans des conditions d'adhérence difficile, elle n'aura aucun mal pour surclasser les Opel ou les Renault Maxi 5.

La bataille s'annonce donc serrée... si les budgets suivent. Le kit complet coûte en effet dans les 400 000 F. Ce n'est pas rien mais dans la lignée de ce qui se pratique à ce niveau en groupe B. Cinq ou six commandes fermes sont déjà parvenues au siège du PTS à Boulogne et ce n'est sans doute pas terminé. Les « amateurs » ne manquent pas. Alors vivement le mois d'avril, vivement le rallye des Guarrigues, première manche du championnat de France des rallyes. Il y a de la rébellion dans l'air.