

LA SAGA DES PEUGEOT



DE LA 205 GTi À LA E-208 GTi

Le livre référence sur l'histoire Peugeot GTi

Préface de Julien Fébreau



LA SAGA DES PEUGEOT



SOMMAIRE

PRÉFACE DE JULIEN FÉBREAU	8 → 9	
ÉDITO D'ALAIN FAVEY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE PEUGEOT	10 → 11	
QUATRE DÉCENNIES DE PEUGEOT GTi	12 → 13	
FACE À FACE 206 GTi/E-208 GTi	14 → 21	
ENTRETIEN AVEC JEAN-MARC FINOT	22 → 27	
TOUTES LES PEUGEOT GTi	28 → 73	
205 GTi	30 → 39	
309 GTi	40 à 45	
308 GTi SÉRIE 1	46 → 51	
208 GTi	52 → 57	
308 GTi SÉRIE 2	58 → 63	
E-208 GTi	64 → 73	

S16, RC, GT... OU GTi, LES AUTRES PETITES SPORTIVES PEUGEOT 106 XSi/S16/GTI 306 S16/GTI 206 S16/RC/GT/GTi 207 RC/GTi	74 → 91 76 → 79 80 → 83 84 → 87 88 → 91	
505 ET 604, LES VRAIES-FAUSSES PEUGEOT GTI	92 → 93	
LES PREMIÈRES PEUGEOT GTi À LA UNE DE LA PRESSE AUTO	94 → 99	
LES PEUGEOT GTi DANS LA PUBLICITÉ	100 → 105	
ENTRETIEN AVEC MATTHIAS HOSSANN, DIRECTEUR DU DESIGN PEUGEOT	106 → 111	
PEUGEOT 205 T16 SÉRIE 200, NÉE POUR LE RALLYE PEUGEOT 205 T16, CHAMPIONNE SUR TOUS LES TERRAINS LES PEUGEOT GTi EN COMPÉTITION	112 → 115 116 → 121 122 → 123	

GÉNÉRATION





1984. La 205 GTI naît deux ans après moi et s'apprête à enthousiasmer plusieurs générations de passionnés que je rejoindrai quelques années plus tard.

Avant même de la croiser sur la route, c'est à la télévision que je découvre, émerveillé, ce chef d'œuvre publicitaire, véritable court métrage cinématographique, mettant en scène un disciple de James Bond, un gigantesque avion militaire, et celle qui crève alors l'écran : la 205 GTI.

À n'en pas douter, cette voiture avait une âme et en elle, la capacité d'enflammer mon imaginaire de petit garçon.

Les rallyes, les circuits, les grands pilotes ont nourri mon enfance autant que les miniatures qui peuplaient ma chambre. La 205 GTI en faisait évidemment partie et incarnait ce lien magique entre la compétition et la route, entre technologie et sensations.

Ce livre est le récit de cette aventure. Celle d'un sigle devenu une légende, mais aussi d'une époque durant laquelle Peugeot osa conjuguer caractère, audace et plaisir de conduire. Et si la GTi continue de faire battre le cœur de tant de passionnés, c'est parce qu'elle ne se résume pas à une fiche technique ou à de simples performances. Elle évoque pour beaucoup d'entre nous des souvenirs uniques, des émotions intenses et plus profondément une certaine idée de l'automobile.

Pour moi, elle restera toujours cette silhouette aperçue à la télévision, celle qui, sans le savoir, a allumé une passion qui ne s'est jamais éteinte.

Quelques années plus tard, je suis fier de pouvoir piloter régulièrement en Rallycross une surpuissante et agile Peugeot 208 WRX. Autre lionne descendante de GTi qui prouve la vocation toujours intacte de la marque en matière de sportivité.

À la lecture de ces pages, je vous souhaite autant de plaisir et d'émotions qu'a pu susciter en moi GTi au fil des décennies.

BIENVENUE
DANS LA PASSION
PEUGEOT GTi !



Depuis plus de quatre décennies, les GTi sont les meilleures ambassadrices de la passion de l'automobile selon PEUGEOT. L'expression la plus aboutie, la plus pure, la plus intense, du plaisir de conduire et de l'émotion que nous voulons offrir à tous nos clients.

En 1984, la première PEUGEOT 205 GTi a gravé dans la tôle la définition d'une PEUGEOT GTi : une agilité, des sensations de conduite et des performances qui font référence, un design sportif mais raffiné, charismatique mais sobre, et une voiture qui reste accessible.

Vous le constaterez tout au long de cet ouvrage exceptionnel, qui fait d'ores et déjà référence : jamais une PEUGEOT GTi n'a dérogé à la règle fixée par la 205 GTi originelle. Tout en s'adaptant à leur époque, aux goûts des clients, à la réglementation, elles ont chacune à leur façon perpétué « l'esprit PEUGEOT GTi ».

Aujourd'hui, cet héritage nous engage, nous oblige... et nous enthousiasme ! Quel plaisir de lancer la PEUGEOT E-208 GTi ! Quel symbole, aussi, de réinventer le mythe GTi sur une E-208, nouvelle itération d'une série 2 PEUGEOT qui, depuis la 205, n'a jamais cessé d'être le cœur battant de notre marque.

Comme nos prédécesseurs, nous continuons d'écrire l'histoire PEUGEOT GTi en l'adaptant à son temps, en regardant avec passion vers l'avenir tout en respectant ce patrimoine exceptionnel. Avec la PEUGEOT E-208 GTi, nous ouvrons un tout nouveau chapitre, mais notre ambition est inchangée : sublimer le plaisir de conduite.

Alain Favey

Directeur général de PEUGEOT



205 GTI
1984-1994



309 GTI
1987-1993



106 XSi/S16/GTI
1991-2003



306 S16/GTI
1993-2001



206 S16/GTi/GT/RC
1998-2007

1984-2026

**DE LA 205 GTI À LA E-208 GTi,
QUATRE DÉCENNIES DE PEUGEOT GTi**



207 RC/GTi

2007-2010



308 GTi SÉRIE 1

2010-2013



208 GTi

2012-2018



308 GTi SÉRIE 2

2015-2020



E-208 GTi

2026-...

Depuis 1984, pas moins de dix modèles ont perpétué la lignée des Peugeot GTi. Avec toujours la même ambition : offrir des performances et un plaisir de conduite exceptionnels, dans un design sportif mais subtil.



FACE À FACE

PEUGEOT 205 GTI/E-208 GTi
DEUX ÉPOQUES, LA MÊME AMBITION



Quatre décennies séparent ces deux GTi. La première est devenue une légende grâce à son style élégant, son quatre-cylindres tonique et son châssis exceptionnel. La seconde arrive avec 281 ch électriques, et tout l'arsenal technologique qui va avec. Deux voitures très différentes, mais avec la même ambition : offrir un plaisir de conduite exceptionnel et accessible.

Caractéristiques techniques

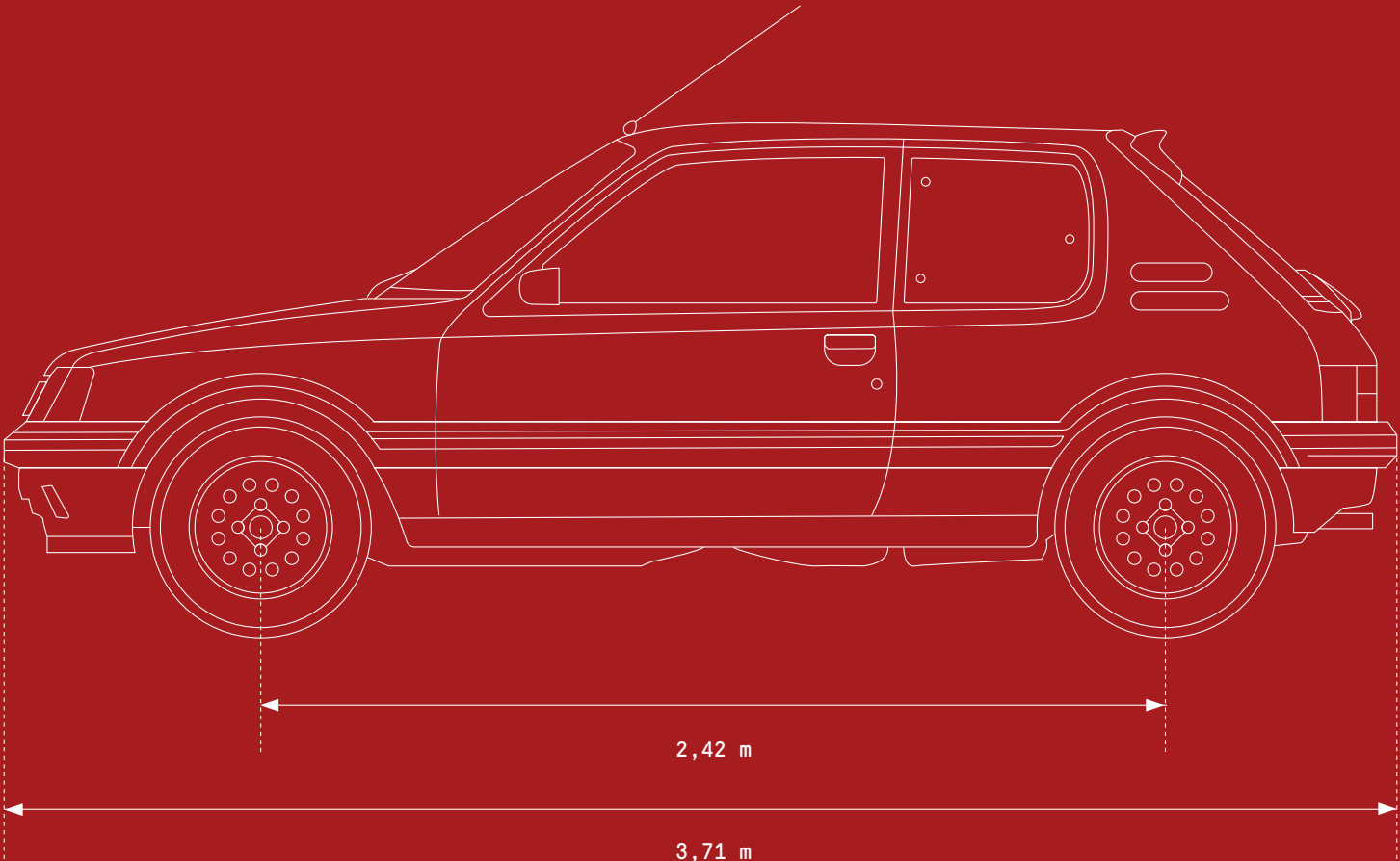
205 GTI 1.6

(105/115 ch)

205 GTI 1.9

(130/122 ch)

Longueur	3,71 m	3,71 m
Largeur	1,57 m	1,57 m
Hauteur	1,35 m	1,35 m
Moteur	4 cyl. 1 580 cm ³	4 cyl. 1 905 cm ³
Puissance	105/115 ch	130/122 ch
Boîte	manuelle, 5 rapports	manuelle, 5 rapports
Poids	850 kg	875/900 kg
0 à 100 km/h	9,5/9,1 s	7,8/8,6 s
Vitesse	190/196 km/h	206/196 km/h





1986 : la GTI 1.9 enfonce le clou

Leurs vœux sont très vite exaucés. D'abord avec la commercialisation en décembre 1985 d'un kit optionnel Peugeot Talbot Sport, disponible en première ou en deuxième monte. Conçu par le préparateur Danielson, il fait gagner 20 ch au 1,6 l et permet notamment à la GTI de franchir la barre symbolique des 200 km/h. Un an plus tard, Peugeot se retrousse plus officiellement les manches avec le lancement de la 205 GTI 1.9. De 1 580 cm³, le moteur XU passe à 1 905 cm³ pour développer à présent 130 ch. Il gagne par ailleurs en souplesse grâce à un couple plus abondant à tous les régimes, parfaitement exploité par l'étagement revu de la boîte à cinq rapports.

Le châssis évolue bien sûr en conséquence. La voie arrière est élargie de 11 mm, la voie avant réduite au contraire de 10 mm. L'essieu arrière recule même de 5 mm pour compenser les nouvelles jantes 15 pouces à huit alvéoles, qui constituent la seule différence cosmétique avec la GTI 1.6 si l'on excepte le logo de custode. *Last but not least*, sur ce même essieu arrière, les tambours de frein cèdent leur place à des disques pour mieux faire face au renfort de cavalerie.

En nette hausse par rapport à la GTI 1.6, les performances de la GTI 1.9 font référence sur le marché. Il n'y a cependant pas qu'en ligne droite qu'elle se distingue : la nouvelle géométrie de ses trains roulants fait de la GTI 1.9 une auto encore plus

efficace, mais aussi plus exigeante en conduite à la limite. La GTI 1.6, qui reste au catalogue, conserve donc de fidèles adeptes grâce à un tempérament plus conciliant, sans parler bien sûr de son tarif inférieur. Dans la famille 205 GTI, il y en a maintenant pour tous les goûts.



En 1988, comme toute la gamme 205, les GTI héritent d'une toute nouvelle planche de bord et d'un volant à trois branches.



1.6 ou 1.9, la conduite d'une 205 GTI sur une petite route de montagne reste une expérience jubilatoire.

Après la disparition des 205 et 309 GTi au début des années 1990, Peugeot renonce un long moment à cette appellation chargée d'émotion pour les passionnés, mais aussi pour les législateurs et autres assureurs... Les S16, RC et autres XSi ont beau prendre brillamment le relais (beaucoup d'entre elles seront d'ailleurs baptisées GTi à l'export, voir le chapitre suivant), il faut bien avouer que ces suffixes n'ont pas tout à fait le même pouvoir évocateur que les trois lettres mythiques.

En France, il faut attendre le printemps 2010 pour que ces dernières soient remises officiellement sur le devant de la scène par la 308 GTi. Sans tapage ni excès, la première GTi du ^{xxi}e siècle choisit l'efficacité feutrée et le pragmatisme technique, cultivant la performance dans un écrin aussi soigné que discret.



Une GTi dans l'air du temps

Issue de l'éphémère 308 1,6 I THP 175 ch qu'elle remplace, la 308 GTi s'en distingue moins par son tempérament que par un surcroît de performances et de raffinement. Son allure est subtilement pimentée par une double sortie d'échappement sous une jupe noire brillant, un becquet au sommet du hayon (qui profite à la stabilité à haute vitesse) et des jantes de 18 pouces à cinq branches, mais cette version sportive est d'autant moins ostentatoire qu'elle n'est commercialisée qu'en carrosserie cinq portes, la 308 trois portes venant alors de disparaître du catalogue faute de demande.

L'habitacle de cette GTi respire plus le luxe que le sport. Il faut dire que la planche de bord de la 308 a déjà du caractère dans

ses versions courantes avec sa triplette d'aérateurs ronds au sommet de la console centrale, son écran escamotable et surtout une finition au meilleur niveau de la catégorie. La GTi a tout de même droit à un petit volant à méplat, à quelques touches d'aluminium sur le pédalier, le repose-pied et le pommeau du levier de vitesse, ainsi qu'à une sellerie mixte cuir-tissu noire à surpiqûres forcément rouges. Un logo GTi orne les dossiers de siège, la branche inférieure du volant et les seuils de porte.

Visuellement, la 308 GTi est donc une voiture moins extravertie que son ancêtre la 309, mais c'est ce qui fait tout son charme : nul ne soupçonnerait, sous cette paisible silhouette un peu haut perchée, une sportive capable d'offrir de telles sensations de conduite. Et pourtant...



***NUL NE SOUPÇONNERAIT,
SOUS CETTE PAISIBLE
SILHOUETTE UN PEU HAUT
PERCHÉE, UNE SPORTIVE
CAPABLE D'OFFRIR DE TELLES
SENSATIONS DE CONDUITE.***



Sur le marché français, la 308 marque le grand retour du badge GTi, mis de côté par Peugeot depuis le remplacement de la 309 GTi par la 306 S16. Il prend maintenant un « i » minuscule.



Peu de choses différencient visuellement la GTi d'une 308 Diesel bien optionnée sinon une double sortie d'échappement et un becquet au sommet du hayon.



L'intérieur de la 308 standard ayant déjà été salué pour sa qualité perçue, Peugeot n'avait plus qu'à lui donner un cachet sportif grâce à une sellerie cuir-tissu noire à surpiqûres rouges et à quelques touches d'aluminium et de noir laqué.



Même abaissée d'un centimètre (à 1,49 m) par rapport au modèle standard, la silhouette de la 308 GTi reste tributaire du concept de « berline haute » édicté par la 307.



Il ne suffit pas de lancer une voiture moderne et bien née pour réussir. Son image compte au moins autant et, au début des années 1980, elle passe aussi par la victoire en compétition. Pour Peugeot, la catégorie reine demeure le rallye, où le constructeur s'est déjà illustré avec les 404 et 504. La discipline a cependant beaucoup évolué avec l'avènement en 1982 de la réglementation Groupe B, plus libérale que jamais. Le Lion décide d'y engager la 205 grâce à un homme : Jean Todt, chargé depuis octobre 1981 du programme sportif de Peugeot. Dès l'origine, le choix d'un modèle techniquement sans rapport avec la série est fait. La 205 T16 hérite donc d'un moteur turbo placé en position centrale arrière, disposé transversalement

et de quatre roues motrices. Le prototype réalise ses premiers tours de roues en février 1983 avec pour pilote Jean-Pierre Nicolas, chargé des essais. La T16 attend cependant le Tour de Corse en mai 1984 pour faire son entrée dans le championnat du monde pour une demi-saison de test. Elle réalise dès cette première course un véritable coup de maître. Ari Vatanen se place en tête durant une bonne partie de l'épreuve, mais doit finalement abandonner, tandis que Jean-Pierre Nicolas se classe quatrième. Après un échec au Rallye de l'Acropole, la Lionne confirme ces excellents débuts en remportant trois épreuves en fin d'année : les 1000 Lacs en Finlande, le San Remo en Italie et le RAC en Grande-Bretagne.





Une supériorité indiscutée

C'est en 1985 que la 205 T16 entame sa première saison complète, avec toujours pour premier pilote Ari Vatanen, assisté par Timo Salonen et Bruno Saby. Les Finlandais volants assoient la domination de la Lionne face aux Lancia 037 et Audi Quattro, malgré le grave accident dont Ari Vatanen est victime au Rallye d'Argentine, qui le tient éloigné de la compétition durant deux ans. Les deux autres pilotes totalisent à eux seuls sept victoires sur treize rallyes. Largement assez pour permettre à Peugeot de remporter le championnat du monde constructeur et à Timo Salonen de décrocher celui des pilotes. La T16 évolue constamment à chaque course, mais c'est à l'occasion du Tour de Corse qu'est introduite une nouvelle version, l'Evolution 2 qui apparaît à bien des égards comme une nouvelle voiture. Beaucoup plus rigide, elle inaugure une aérodynamique très affûtée et un moteur transformé, adoptant notamment une culasse et un turbo inédits. Ce bloc est calibré pour passer de nouvelles étapes en matière de puissance, en dépassant les 450 ch dès la fin de l'année 1985. Encore plus disputée, la saison suivante voit l'arrivée de la redoutable Lancia S4 et de la Ford RS200. Au volant de la 205, Juha Kankkunen remplace Ari Vatanen tandis que Bruno Saby continue d'assurer le rôle de brillant troisième pilote. La 205 s'offre six épreuves et s'impose à nouveau à la tête des championnats du monde constructeur et pilote grâce à Juha Kankkunen. Il s'agit cependant de la dernière participation de la Lionne dans cette discipline : à la fin de l'année 1986, le Groupe B est banni à la suite de trop nombreux accidents mortels.



Outre un moteur plus puissant, la 205 T16 Evolution 2 reçoit d'impressionnants appendices aérodynamiques.



En 1985, Timo Salonen et son copilote Seppo Harjanne (ici au Rallye de l'Acropole) apportent son premier titre mondial à la Peugeot 205 T16.



Malgré une concurrence accrue, la redoutable 205 T16 Evolution 2 remporte six rallyes et le titre mondial en 1986.



Depuis plus de quarante ans, le label Peugeot GTi marque de son empreinte rouge vif les routes du monde entier. Des 105 ch de la première 205 GTi aux 281 ch de la E-208 GTi, les technologies n'ont cessé d'évoluer, mais toujours pour servir un seul objectif : offrir un maximum de plaisir de conduite.

Des voitures sportives élégantes, compactes, performantes et polyvalentes : GTi est une signature. Dans l'histoire de Peugeot, de nombreux modèles ont cependant répondu à cette définition sans pour autant porter le label GTi. Selon les pays et les époques, ils ont été signés RC, S16, GT... ou GTi !

Cet ouvrage unique en son genre, exhaustif et richement illustré, retrace la carrière de toutes ces « bombinettes » de route et de leurs dérivés de compétition – notamment la mythique 205 Turbo 16. À travers de nombreux documents et témoignages exclusifs, ce livre écrit un chapitre passionnant de l'histoire de l'automobile française. Pour le plaisir, plus que jamais !

Prix : 3 5,00 €

ISBN: 978-2-38514-157-8



9 782385 141578