

205 : Peugeot tire le

En France, nous sommes encore deux cent quatre-vingt mille à circuler à son volant. La Peugeot 205 fait toujours partie de notre quotidien et, pourtant, le "sacré numéro" fête déjà ses vingt ans... Flash-back.

La 205, c'était la voiture de la dernière chance. Si on manquait notre coup, Peugeot pouvait aussi bien mettre les clés sous la porte. Vingt ans plus tard, Bruno de Guibert, directeur du produit chez Peugeot, ne s'est pas remis de la menace qui planait alors sur le Lion: une part de marché historiquement basse (12,7%, contre 19% aujourd'hui), une fusion avec Simca devenu Talbot qui tournait mal, pas de modèle sérieux pour contrer la Renault 5... sans compter la crise économique. Bref, l'avenir de la marque repose alors sur la nouvelle 205.

En fait, les ingénieurs de Peugeot travaillent sur un projet de nouvelle voiture, nommé "M24", depuis 1977. Sa mission: remplacer la 104, en reprenant ses éléments mécaniques mais en répondant à un cahier des charges nettement plus exigeant. "La 205 devait être compacte et mignonne comme une Renault 5, mais offrir des qualités routières dignes de la Golf", continue Bruno de Guibert, qui, à l'époque, pilote le projet. "Jean Boillot, alors patron de Peugeot, nous a totalement soutenus dans cette aventure très

ambitieuse. Pourtant, sur certains points, nous rencontrons de sérieuses réticences en interne. Par exemple, l'idée de placer un diesel dans un modèle de cette catégorie semblait, à l'époque, complètement délirante. Tout comme, d'ailleurs, la volonté de nous frotter au championnat du monde des rallyes avec une version de compétition!"

La suite est connue: fin février 1983, Peugeot présente la 205 - d'abord en cinq portes - ainsi que la Turbo 16. Lorsqu'ils se mettent au volant de la finition SR pour la première fois, les journalistes de *L'Automobile Magazine* ne mégotent pas sur les compliments (n° 440): "La 205 fait partie de ces voitures que l'on épouse dès le pre-

1981, PREMIÈRES PHOTOS SCOOP

Quinze mois avant sa sortie officielle (février 1983), la 205 dévoilait ses formes en exclusivité dans "L'Automobile Magazine" (n° 426 - déc. 1981). La publication des photos scoop de celle que l'on appelait alors la 105 avait déclenché la colère de Peugeot. Toutes les précautions avaient pourtant été prises pour garder le secret: les essais se déroulaient

sur la piste privée de Belchamp, à l'abri des regards indiscrets. Mais notre photographe veillait... immortalisant, avant tout le monde, les lignes de la 205.



205 T16 1983

205 GTI 1984

■ Le trio gagnant: la 205 T16 (ici en version de route) fut reine des rallyes, la GTI souveraine parmi les petites sportives, et la version de série battit tous les records de vente de Peugeot.

gros lot

mier contact, tant elle 'colle' au conducteur grâce à une prise en mains sans problème, écrivions-nous alors. Bourrée d'arguments convaincants, c'est le couteau entre les dents qu'elle va affronter le marché." Si ce n'est pas de l'enthousiasme... Reste à convaincre la clientèle. Du gâteau. En mars 1983, lors de son premier mois de commercialisation, ►

■ Vingt ans ont passé, mais Bruno de Guibert, directeur du produit chez Peugeot, reste fier de son premier "bébé": la 205.



205 1983



► la 205 s'octroie 6% de parts de marché et se place devant la 305. Dès le mois suivant, elle enregistre plus de mille commandes par jour. Gagné ! "Notre succès de départ était contagieux, poursuit Bruno de Guibert. Quelle que soit la variante ou la série spéciale que nous sortions, elle devenait aussitôt un succès commercial." Six mois après sa sortie, la 205 est donc dotée d'un 1,8 l diesel de 60 ch. Renault réplique timidement deux ans plus tard, avec un 1,6 l de 55 ch sur sa Super 5. En mars 1984 arrive l'incroyable 205 GTI 105 ch (les 115 et 130 ch suivent en mars, puis en septembre 1986), la seule qui ait jamais fait trembler la sacro-sainte Golf GTI. Le cabriolet, lui, est dévoilé en mars 1986, tandis que la plus populaire des séries spéciales, la Junior, est lancée en 1987: elle a représenté jusqu'à une vente de 205 sur quatre.

Côté compétition, ça va aussi, merci. La Turbo 16 remporte le championnat du monde des rallyes en 1985 et 1986, et l'année suivante, la 205 gagne

le Paris-Dakar... A vrai dire, le succès de la 205 est tel que Jacques Calvet, à la tête du groupe PSA à partir de 1982, n'ose la remplacer directement et préfère imaginer deux voitures pour l'entourer: les 106 (1991) et 306 (1993), aux ambitions plus modestes.

Jusqu'à son retrait du catalogue Peugeot, fin 1998, le "sacré numéro" a été produit à 5,5 millions d'exemplaires, ce qui en fait la Peugeot la plus vendue de toute l'histoire de la marque.

Et Bruno de Guibert conclut: "La 205 est la mère de nos succès d'aujourd'hui. Elle incarne toutes les valeurs de Peugeot: facilité de revente, gamme diesel, image forte, plaisir de conduite, esthétique... Elle est androgyne par excellence, à la fois musclée et brutale, douce et ronde. Du coup, hommes et femmes de tous âges l'ont adoptée, de la Junior à la GTI." Malgré ses vingt ans, la 205 laisse donc un "sacré" souvenir à ceux qui l'ont conçue, mais également à ceux qui l'ont conduite ou la conduisent encore... c'est-à-dire nous tous. ■

Alexandra Legendre

Photos Bruno Picault et Georges Cousseau



■ La 205, c'est aussi des campagnes publicitaires chocs: comme ce pseudo-James Bond et sa GTI, ou ce petit garçon qui pilotait sa "boîte à savon 205", pour faire comme papa.



Jean-Pierre Nicolas

L'HOMME DE LA COMPÉTITION

"Au début des années 80, la situation de Peugeot était préoccupante. Malgré ce contexte, Jean Boillot, alors directeur général, eut le courage d'accepter le projet de Jean Todt: créer un département compétition et s'attaquer au championnat du monde des rallyes. Jean Todt avait défini un cahier des charges inédit: quatre roues motrices, moteur 1.8 16 soupapes suralimenté par turbocompresseur et implanté en position centrale-longitudinale arrière. A l'époque, je n'avais plus couru depuis trois ans. Pourtant, Jean Todt m'a appelé, me proposant, dans un premier temps, un contrat de pilote d'essai et trois rallyes en 1984. Les mois qui suivirent furent âpres. Le potentiel était là, mais la 205 T16 manquait de rigidité et le moteur était fragile. Ces problèmes résolus, et après deux ans et demi de travail acharné, la 205 a décroché un, puis deux titres de championne du monde... C'est elle qui a insufflé à Peugeot le goût de la compétition."



ELLES ONT AUSSI VINGT ANS



FIAT UNO

Elue "Voiture de l'année" en 1984, grâce au jury italien qui boycotte la 205, la Uno a assuré les beaux jours de Fiat pendant onze ans. Avec cette voiture, très haute pour l'époque (1,43 m), signée Giugiaro, Fiat privilégie l'habitabilité.



CITROËN BX

La BX est pour Citroën ce que la 205 est pour Peugeot: celle par laquelle vient la renaissance. Dessinée chez Bertone par Gandini (auteur des Lamborghini Miura et Countach), la BX est réputée pour ses diesels... et sa construction légère.

DE LA PEUGEOT 205



Gérard Welter

L'HOMME DU DESIGN

"La 205 aura toujours droit à une place spéciale dans mon cœur. Je l'ai dessinée, je l'ai vue naître, puis assurer la survie de Peugeot. Aujourd'hui, c'est différent, le design d'un modèle est le fruit du travail de bien plus d'intervenants... A l'époque, nous avions positionné la 205 à cheval sur deux catégories, entre 104 et Golf. Elle était très séduisante, elle s'imposait par sa ligne tout en douceur et jouant sur un équilibre remarquable. Pininfarina, en compétition avec nous pour le style, avait déclaré que la 205 avait les yeux de Sophia Loren! Autre réussite, sa calandre couleur carrosserie. Pas facile pourtant de faire accepter ces barrettes horizontales, en rupture avec ce qui se faisait alors... La custode de la trois-portes doit sa forme triangulaire à la Ferrari 250 GTO, à laquelle j'ai rendu hommage. Aujourd'hui, la 205 est loin d'être démodée. D'ailleurs, je conduis encore ma GTI 1.9/130 ch. Pas moyen de m'en séparer..."



Michel Barge

L'HOMME DU SUCCÈS COMMERCIAL

"La 205 est une photographie de la société des années 80-90. A chaque fois que nous lançons une nouvelle version, une nouvelle série limitée, la clientèle se l'appropriait. La 205 a été la première voiture 'marketing', elle jouait beaucoup avec son image. Exemple avec, en 1985, la Lacoste à toit ouvrant. Quelle expérience! Nous avons dû réaliser un prototype pour persuader notre futur partenaire du bien-fondé de notre démarche. Lorsque, d'abord dubitatif, Bernard Lacoste a vu le résultat, il s'est écrié: 'C'est du Croco-Lion!' C'était dans la poche... Côté publicité, nous nous sommes aussi beaucoup amusés. Ma préférée, c'était James Bond, qui échappait à mille pièges à bord de sa GTI. Un énorme avion transporteur survolait la 205, à moins d'un mètre de son toit, sans le moindre trucage... Au volant, il y avait le cascadeur Rémy Julienne et, derrière la caméra, Gérard Pirès, futur réalisateur des 'Taxi'. Extraordinaire!"



AUDI 100

Audi s'était déjà forgé une belle réputation avec la Quattro. Mais la 100 en fait également un champion du design aérodynamique. Lignes fluides signées Hartmuth Warkuss, Cx record de 0,30, la 100 semble filer sur la route.



CHRYSLER VOYAGER

Un an avant le Renault Espace, l'américain Chrysler crée le premier monospace. Cependant, le Voyager n'arrive en Europe qu'en 1989. Outre son vingtième anniversaire, ce modèle fête, en ce début 2003, son dix-millionième exemplaire.