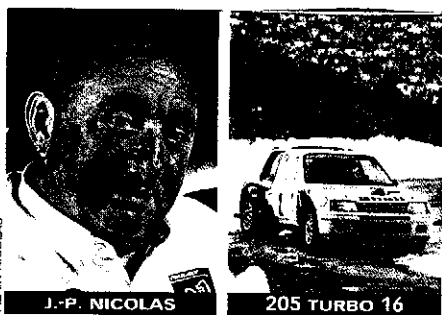


# Ils se souviennent...

## JEAN-PIERRE NICOLAS RACONTE LA PEUGEOT 205 TURBO 16



J'ai été le premier à conduire la 205 T16, en février 1983. Enfin, conduire, c'est un grand mot, car elle n'a pas fait un mètre: embrayage en berne. Curieuse coïncidence, la même mésaventure est arrivée à la 206 WRC en 1998, le jour de sa présentation: panne de moteur. Avec le recul, l'anecdote est cocasse mais, à l'époque de la 205, elle ne nous a pas fait rigoler. Car l'enjeu était crucial pour Peugeot. Au début des années 80, la situation de Peugeot était en effet préoccupante et Dieu sait ce qu'il serait advenu sans le succès

Mi-décembre 1982, je reçois un coup de fil de Jean Todt: "Tu es au courant de notre projet. Je cherche un pilote d'essais. Tu peux faire l'affaire."

- Il faudrait qu'on se voit...

- Très bien. Ce soir, je viens te chercher à Orly.

Avec Jean, c'est comme ça. Il faut lui répondre oui ou non, tout de suite.

A l'époque, je dirigeais une concession Renault à Marseille et n'avais plus couru depuis trois ans. Jean m'a proposé un contrat de pilote d'essais et trois rallyes

# "Avec la 205 T16, Peugeot a bousculé les rallyes"

Il fut le premier pilote de la Peugeot 205 T16, championne du monde des rallyes en 1985 et 1986. Puis, quinze ans plus tard, le chef d'orchestre de la 206 WRC, championne du monde des rallyes en 2000 et 2001. Nul mieux que Jean-Pierre Nicolas ne pouvait raconter la 205 T16, et établir son lien de parenté avec la 206 WRC.

de la 205, lancée en février 1983. C'est dans ce contexte difficile que Jean Boillot, alors directeur général, eut l'intelligence et le courage d'accepter le projet de Jean Todt: créer un département compétition et s'attaquer au Championnat du monde des rallyes. Le règlement offrait alors aux voitures, dites de Groupe B, pas mal de liberté technique, à condition de conserver la silhouette du modèle d'origine, en l'occurrence la 205. Jean est parti d'une feuille blanche. Face à nous, il y avait deux concurrents sérieux: Audi avec sa Quattro, et Lancia avec une Delta deux roues motrices, moteur arrière et compresseur. Jean Todt et Bernard Perron, premier architecte de la 205 Rallye, ont défini un cahier des charges inédit: quatre roues motrices, moteur 1.8 16 soupapes suralimenté par turbocompresseur et implanté en position centrale-longitudinale arrière.

en 1984. L'année 1983 fut difficile. L'étude et la construction du prototype avaient duré quatorze mois. Le potentiel était là, mais la 205 T16 manquait de rigidité. Et le moteur, difficilement utilisable à cause du temps de réponse du turbo, se brisait comme du verre.

En mars 1984, à moins de deux mois du baptême de la 205 T16 en Corse, nous étions toujours dans le brouillard. La voiture avait progressé en comportement, mais le moteur était toujours aussi fragile. L'arrivée de Jean-Pierre Boudy fut déterminante. Cet ingénieur, venu de l'équipe Renault F1, était un spécialiste du turbo. En quelques semaines, tel le messie, il a résolu la majeure partie de nos problèmes.

Les grands débuts de la 205 T16 furent probants: en Corse, Ari Vatanen et moi occupions les deux premières places à mi-course, avant de renoncer. Après l'Acropole,



Février 1983. Jean Boillot, Jean Todt et Jean-Pierre Nicolas (de gauche à droite) assistent au premier roulage de la 205 Turbo 16 sur la piste d'essais de Mortefontaine.

Août 1985. Premier titre mondial pour Peugeot et la 205 T16 en Finlande, avec Salonen.





**JEAN-PIERRE NICOLAS A EFFECTUÉ LA PLUS GRANDE PARTIE DE SA CARRIÈRE DE RALLYMAN CHEZ RENAULT, PLUS PARTICULIÈREMENT AU SEIN DE LA GRANDE ÉQUIPE ALPINE, CHAMPIONNE DU MONDE EN 1973. SA MEILLEURE ANNÉE: 1978, AVEC TROIS VICTOIRES AU MONTE-CARLO (PORSCHE), AU KENYA ET EN CÔTE D'IVOIRE (PEUGEOT). AUJOURD'HUI, À 56 ANS, IL EST RESPONSABLE DU PROGRAMME 206 WRC CHEZ PEUGEOT SPORT.**

**1000 Lacs 1984. Chez lui, en Finlande, Ari Vatanen conduit la 205 T16 vers son premier succès, après deux ans et demi d'une mise au point parfois difficile.**

en Grèce, marqué par un nouvel abandon dès deux voitures, Jean Todt avait choisi les 1000 Lacs, en Finlande, comme la troisième des cinq épreuves préparatoires à la saison 1985. Nous n'avions engagé qu'une voiture, pour Ari, qui évoluait sur ses terres. Et après deux ans et demi d'un travail acharné, la 205 T16 a remporté son premier rallye de Championnat du monde. Un grand moment d'émotion. Ari a enchaîné sur deux autres victoires: le San Remo, en Italie, et le RAC, en Grande-Bretagne. Sur sa lancée, la 205 T16 a remporté le Championnat du monde en 1985, avec un autre pilote finlandais, Timo Salonen, car Ari avait été victime d'un terrible accident en Argentine. Et nous avons récidivé en 1986 avec un troisième Finlandais, Juha Kankkunen. Notre 205 T16 développait alors 520 ch. Nous étions loin des 320 ch du prototype. A l'époque, je peux dire sans

forfanterie aucune que Peugeot avait installé de nouveaux standards en rallye. Il existait une grande complicité entre les deux Jean, Boillot et Todt. L'équipe était structurée, très motivée. Mais ce qui m'a le plus marqué, c'était de sentir toute la puissance de l'entreprise au service de la compétition. Jean nous ouvrait toutes les portes. Mais l'accident mortel de Henri Toivonen, en Corse, cette année-là, a sonné le glas des Groupe B. La décision du pouvoir sportif est tombée du jour au lendemain. Nous avons été choqué par sa soudaineté. Tout compte fait, elle était raisonnable. Car les voitures auraient vite atteint 800 ch. Notre belle aventure s'est arrêtée là. Mais la 205 T16 avait insufflé chez Peugeot le goût de la compétition. Faute de pouvoir continuer à l'aligner en rallyes, Peugeot s'est tourné vers d'autres disciplines: Paris-Dakar, Le Mans, F1. Et moi, j'ai pris la tête

du département compétition clients. A ce titre, j'ai orchestré dix ans plus tard le retour officiel de Peugeot en championnat de France des rallyes, que nous avons remporté deux fois avec la 306. C'était le premier étage du projet d'entreprise qui nous a ramené en Championnat du monde, avec la 206. J'ai l'impression de revivre, quinze ans plus tard, la même histoire. Comme si la 206 mettait ses roues dans le sillage de la 205: un formidable succès commercial doublé d'un parcours sportif sans faute, deux campagnes victorieuses en Championnat du monde en 2000 et 2001 après un premier galop d'essai sur quelques rallyes seulement en 1999. La seule différence, c'est que je n'ai plus l'âge de conduire la 206 WRC. Alors, naturellement, je suis passé de l'autre côté de la barrière. Mais ma mission n'a pas changé: faire gagner Peugeot. ■



■ Quinze ans séparent la 205 T16 Evolution 2 (520 ch) de la 206 WRC-2001 (300 ch). Les règlements ont changé, mais Peugeot dicte toujours sa loi en rallyes.



**"Ce qui m'a le plus marqué, c'est de sentir toute la puissance de Peugeot au service de la compétition"**