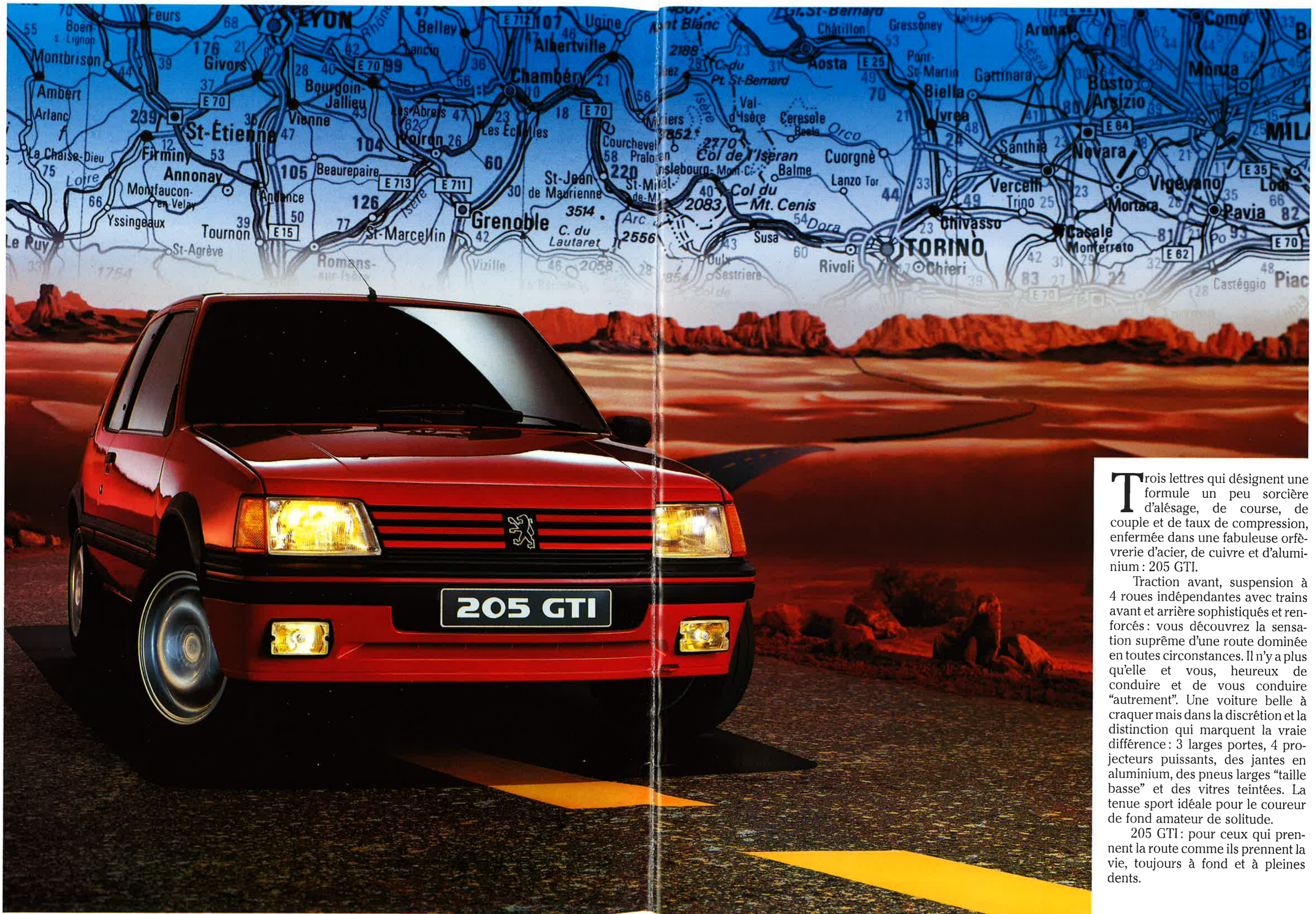


 **PEUGEOT**

205

GTI





Trois lettres qui désignent une formule un peu sorcière d'alésage, de course, de couple et de taux de compression, enfermée dans une fabuleuse orfèvrerie d'acier, de cuivre et d'aluminium : 205 GTI.

Traction avant, suspension à 4 roues indépendantes avec trains avant et arrière sophistiqués et renforcés : vous découvrez la sensation suprême d'une route dominée en toutes circonstances. Il n'y a plus qu'elle et vous, heureux de conduire et de vous conduire "autrement". Une voiture belle à craquer mais dans la discrétion et la distinction qui marquent la vraie différence : 3 larges portes, 4 projecteurs puissants, des jantes en aluminium, des pneus larges "taille basse" et des vitres teintées. La tenue sport idéale pour le coureur de fond amateur de solitude.

205 GTI : pour ceux qui prennent la route comme ils prennent la vie, toujours à fond et à pleines dents.



Face à vous, bien abrité des reflets par une visière, le combiné constitue une centrale d'informations.

Il n'y manque pas un indicateur, pas un témoin lumineux : pas plus qu'il ne manque autour de vous la commande des équipements de conduite indispensables à une certaine façon de conduire : petit volant sport gainé cuir, projecteurs principaux et longue portée à iode (H4 et H1), rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, avertisseur 2 tons.



1. GRUNDIG WK 303 : Radio Po-Go-FM - 2x5 W.
2. GRUNDIG WK 381 : FM stéréo - Affichage digital.
3. PHILIPS DC 361 : Radio K7 stéréo - Po-Go-FM - 2x6 W.
4. CLARION 902 NP : Radio K7 - FM stéréo - Affichage digital 2x10 W - 15 mémoires.
5. CLARION E920 : Radio K7 - FM stéréo - Affichage digital - Autoreverse - NL - 2x20 W - 18 mémoires dont 6 par autostore en FM.

L'un de ces autoradios homologués peut être monté en option sur tous les modèles.

Prototype expérimental, somme du savoir technologique Peugeot, Proxima est un laboratoire, d'où sortent les solutions qui apporteront davantage d'agrément de conduite, de performances, de sécurité et de fiabilité de fonctionnement aux Peugeot du quotidien.

MATÉRIAUX COMPOSITES ET INTÉRIEUR MONOBLOC

La carrosserie de Proxima, l'arbre de transmission et les disques de freins ventilés sont réalisés en résines et fibres de carbone ; matériau plus résistant et plus léger que le métal.

Le "cockpit" est en polycarbonate. La ventilation intérieure provient de cellules solaires.

UN MOTEUR EN CÉRAMIQUE

Proxima est animée par un V6 de 2850 cm³, 24 soupapes, bi-turbo qui développe 442 kW (600 ch) et 608 mdaN (62 mkg) de couple maxi.

Un ensemble bougie-bobine intégré, un carter sec et le recouvrement par céramique de certains paliers et axes, réduisent très sensiblement l'énergie auto-consommée du moteur. Le fonctionnement optimal de l'ensemble mécanique est assuré par un calculateur électronique qui gère :

l'injection multipoints séquentielle, la régulation de l'avance, le régime de ralenti et la pression de suralimentation.

La boîte de vitesses et l'embrayage sont aussi commandés électroniquement. Des microprocesseurs remplacent la tringlerie.

ÉLECTRONIQUE ET SÉCURITÉ

Proxima est une quatre roues motrices non permanentes. C'est un calculateur électronique qui, en fonction de certains paramètres de sécurité, décide et commande le passage à la traction intégrale et répartit la puissance nécessaire à chacune des roues, munies par ailleurs, d'un dispositif anti-blocage.

C'est encore un calculateur électronique qui, par l'intermédiaire d'un servo-régulateur, pilote les variations d'assistance de la direction. Enfin, si la pression d'un pneumatique vient à baisser, l'ordinateur central qui la surveille en permanence, commande un groupe électro-compresseur pour la rétablir.

LE PILOTAGE TRI-DIMENSIONNEL

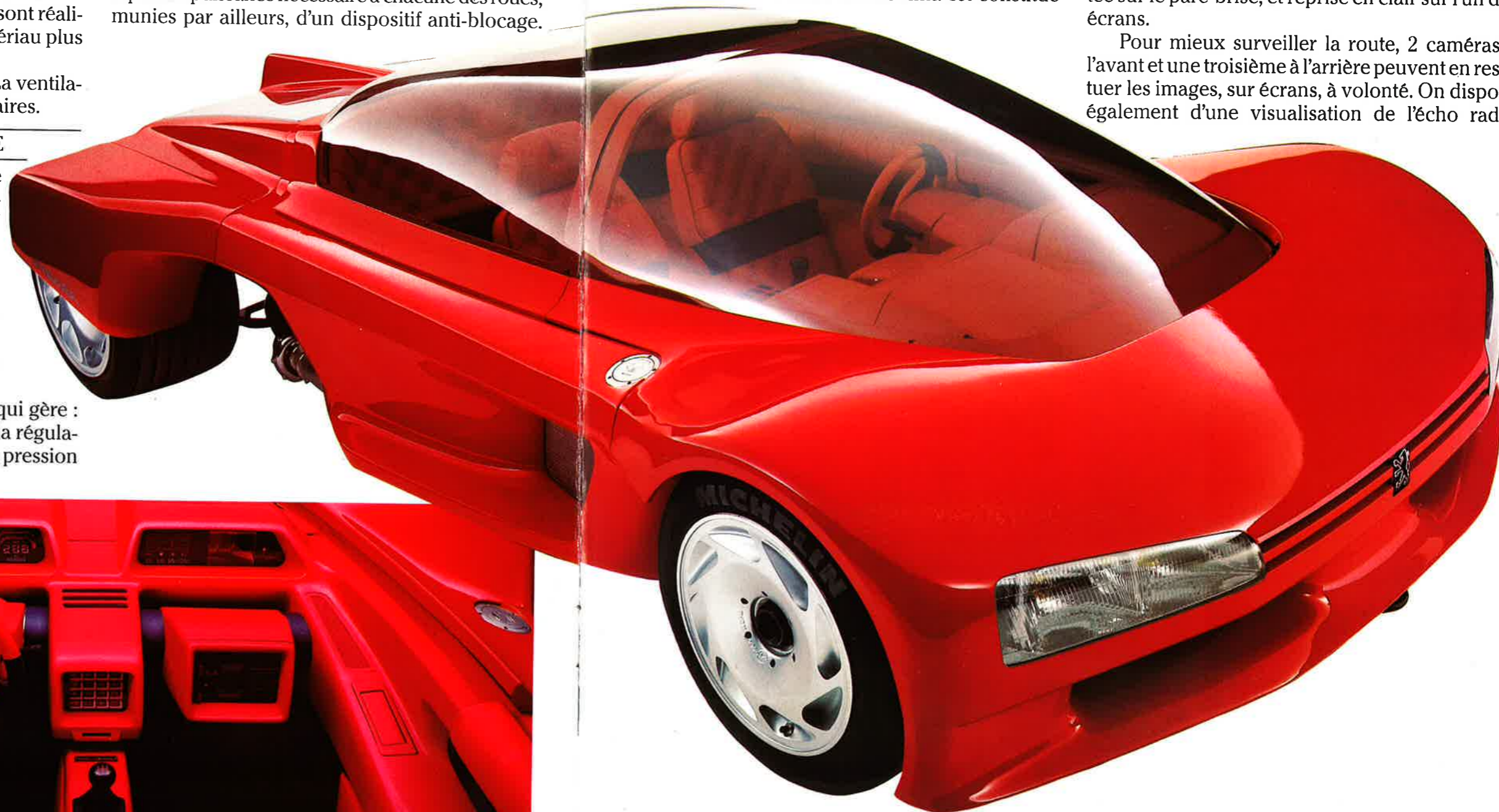
Le tableau de bord de Proxima est constitué

de 5 écrans vidéo couleur, géré par 2 ordinateurs de bord.

L'écran central comporte une fonction "clavier de commande" accessible seulement après introduction d'une carte électronique d'identification.

Sont affichées les informations essentielles de vitesse, régime, pression de suralimentation... En cas d'alerte, une information d'urgence est projetée sur le pare-brise, et reprise en clair sur l'un des écrans.

Pour mieux surveiller la route, 2 caméras à l'avant et une troisième à l'arrière peuvent en restituer les images, sur écrans, à volonté. On dispose également d'une visualisation de l'écho radar



avec indication des distances d'arrêt, en fonction de la vitesse et des conditions d'adhérence.

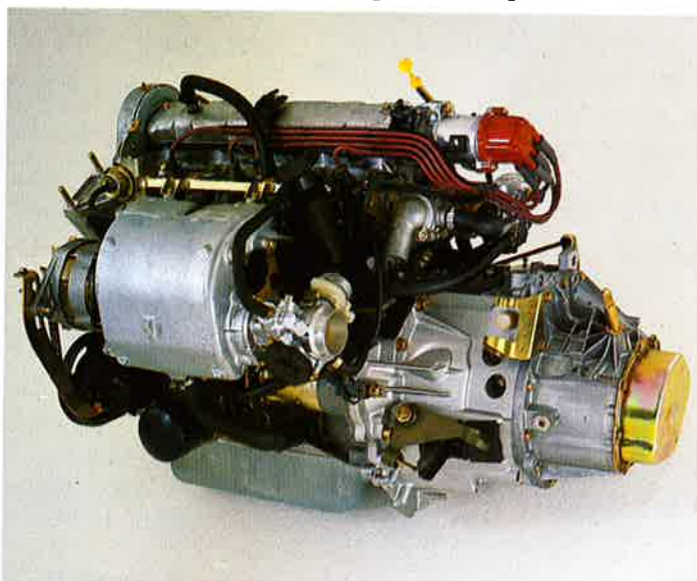
Enfin, à partir de l'information sur le point de départ et d'arrivée, l'ordinateur calcule le trajet optimal et le visualise au fur et à mesure de l'itinéraire choisi.

MOTORISATION 205 GTI 115 CH

La 205 GTI est équipée d'un 4 cylindres de 1580 cm³ à injection électronique et distribution par arbre à cames en tête sur 5 paliers entraîné par courroie crantée. Bloc-moteur et culasse sont en alliage léger. La puissance développée est de 115 ch DIN (83 kW CEE) à 6 250 tr/mn avec un couple maxi de 13,1 mkg à 4 000 tr/mn. Cette valeur est le sommet d'une courbe relativement plate qui permet de disposer de la quasi-totalité du couple sur une large plage d'utilisation.

MOTORISATION 205 GTI 130 CH

La 205 GTI 1,9 l est équipée de la nouvelle version du moteur 4 cylindres de 1905 cm³, ensemble à arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, culasse et bloc en alliage léger, système d'injection du type Bosch LE 2 Jetronic (2) et allumage électronique transistorisé sans grain de contact. Ce moteur confère à la 205 GTI 130 ch un couple supérieur à 15 mkg DIN, disponible dès le



Moteur essence 1905 cm³ (130 ch DIN) à injection.

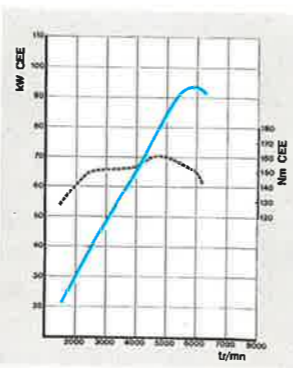
régime de 2 200 tr/mn et jusqu'au régime de puissance maximale de 6 000 tr/mn. Le couple maxi atteint 16,8 mkg DIN à 4 750 tr/mn.

La souplesse d'utilisation du 1905 cm³ constitue, avec la puissance disponible de 130 ch, un ensemble de très grande efficacité.

UNE SUSPENSION SPÉCIALE

La suspension à 4 roues indépendantes de la 205 GTI fait appel à des techniques sophistiquées. 1

Le train avant, qui comporte des ressorts hélicoïdaux, des amortisseurs hydrauliques, télescopiques à double effet et des triangles inférieurs assurant un meilleur guidage lors des changements d'appui, est complété par une barre antidevers actionnée par des biellettes à rotule, solution qui permet d'accroître encore l'efficacité et le rendement. La cinématique est telle que la rigidité d'antidevers augmente en virage.



Le train arrière est, quant à lui, surdimensionné, ce qui permet de diminuer les braquages induits et d'augmenter l'efficacité du train avant, notamment en matière de motricité.

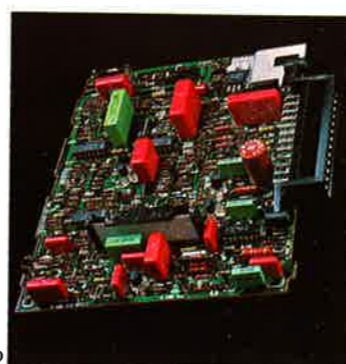
UN FREINAGE A LA HAUTEUR DES PERFORMANCES

Le système de freinage répond parfaitement aux caractéristiques dynamiques de la 205 GTI.

A l'avant, les freins sont à disque ventilé (1). Des perforations radiales provoquent un effet de turbine qui accélère la circulation de l'air, permettant ainsi un refroidissement efficace. Les étriers flottants à rattrapage automatique d'usure sont équipés de garniture sans amiante (Textar 463).

A l'arrière, les tambours sont également équipés d'un rattrapage automatique de l'usure des garnitures.

Les circuits hydrauliques avant et arrière sont séparés (type I + I) et un servofrein les assiste. Un compensateur à inertie assure la répartition du freinage avant et arrière. Enfin, l'ensemble du dispositif est complété au tableau de bord par un témoin de niveau mini de liquide de freins et un témoin d'usure des plaquettes de freins avant.



MAINTENANCE ALLÉGÉE

Parce qu'on l'a voulu comme un nouvel exemple de robustesse, de fiabilité et d'économie, nos véhicules se contentent d'une maintenance aussi allégée dans ses obligations que dans ses coûts ;

- une visite de garantie entre 1 500 et 2 500 km, sans opération d'atelier,
- un passage d'entretien tous les 20 000 km, seulement*.

L'obtention d'une telle périodicité est due à tous les progrès techniques et aux nombreux équipements de contrôle dont bénéficient les nouvelles Peugeot :

- la batterie sans entretien,
- l'allumage électronique, les bougies haute durée (Moteurs essence),
- les témoins de température et de niveau du liquide de refroidissement, d'usure des plaquettes et de niveau mini du liquide de freins, de température d'huile, l'autodiagnostic, etc., selon les modèles.

PROTECTION ANTICORROSION

Tous les véhicules Peugeot bénéficient d'une protection anticorrosion très élaborée. Elle a tout ce qu'il faut



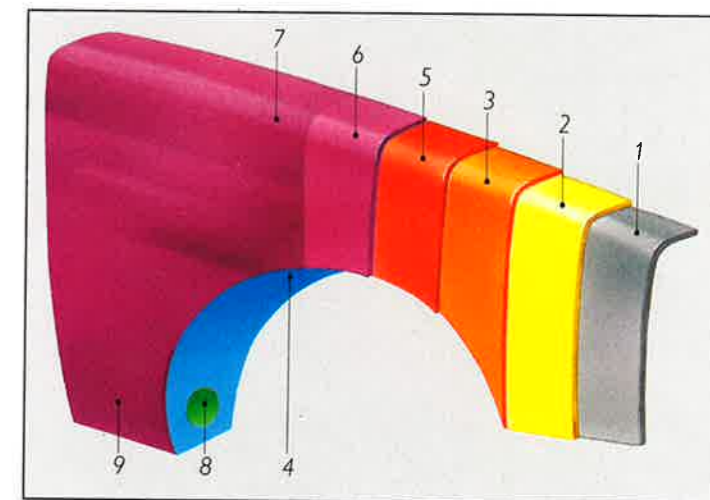
- 1) L'ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE : (Moteur-essence). Il facilite le démarrage par tous les temps, diminue la consommation et simplifie l'entretien.
- 2) LE TÉMOIN DE NIVEAU MINI D'EAU DANS LE CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT : il vous prévient si la quantité d'eau n'est plus suffisante.
- 3) LE TÉMOIN D'USURE DES PLAQUETTES DE FREINS : il vous prévient lorsque vous devez faire contrôler les freins. Sécurité renforcée, frais d'entretien diminués.
- 4) LES BOUGIES HAUTE PERFORMANCE : une endurance de plus de 20 000 km.
- 5) LA BATTERIE SANS ENTRETIEN : plus besoin de contrôler le niveau.

pour résister au temps qu'il fait comme au temps qui passe.

D'abord parce que ce souci s'est exprimé, dès la conception, par un dessin de dessous de caisse qui supprime les retenues de boue et protège les flancs contre les projections. De plus, tout contact métal sur peinture entre

* Diesel 7 500 km.

les équipements et la carrosserie a été évité. La caisse est réalisée en tôles préprotégées ; soit par électrozingage, soit par galvanisation, simple ou double faces, selon les pièces pour près de la moitié de son poids. L'assemblage des panneaux mobiles s'effectue par collage époxy et sertissage. Avant peinture, la caisse complète est dégraissée, phosphatée au zinc et entièrement immergée dans un bain de



cataphorèse, corps creux compris. Du mastic PVC protège les joints d'assemblage des portes et le bas de caisse.

La peinture qui comprend les couches d'apprêt et de laque, est appliquée suivant la technique la plus sophistiquée : c'est la pulvérisation automatique. Cette opération, réalisée sans intervention humaine, dépose sur toute la carrosserie des épaisseurs parfaitement homogènes et constantes.

Enfin, après la peinture, tous les corps creux reçoivent une pulvérisation de cire fluide, pénétrant jusque dans les jonctions de tôles. La zone centrale du soubassement reçoit, elle, une projection spéciale de cire bitumée, très épaisse.

Ainsi traité, votre véhicule constitue un investissement durable qui conservera longtemps sa valeur et ses qualités.

- LES TÔLES PRÉPROTÉGÉES : les tôles électrozinguées ou galvanisées peuvent représenter jusqu'à plus de 40% du poids de la caisse de chaque PEUGEOT. Les joints d'assemblage des éléments de structure sont ainsi efficacement protégés contre la corrosion. De plus, la quasi totalité des jonctions de tôle du soubassement est protégée par une peinture soudable au zinc et l'assemblage des panneaux mobiles s'effectue par calage et sertissage. (1).
- LA PHOSPHATATION : la caisse est dégraissée et phosphatée avant peinture pour favoriser l'accrochage du film de résine pendant le bain de cataphorèse. (2).
- LE BAIN DE CATAPHORÈSE : plongée dans un bain de résine Epoxy, la carrosserie est recouverte d'un film anticorrosion. Les corps creux sont ajourés pour permettre la mise en peinture parfaite des surfaces intérieures (3).
- LES JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ : les cordons de mastic posés sur les jonctions entre tôles assurent une étanchéité maximum.
- LE REVÊTEMENT ANTIGRAVILLONNAGE : le bas de caisse, les passages de roue et une partie du plancher sont protégés par une application de PVC. (4).
- L'APPRÊT : une couche d'apprêt spécial souple assure la résistance antivibratoire de la laque (5).
- LA LAQUE : cette peinture spéciale durcit à la cuisson au four. Elle enrobe la caisse d'une armure au pouvoir garnissant très élevé. (6).
- LE VERNIS INCOLORE : appliqué sur les laques métallisées et sur le noir, il donne une plus grande brillance et renforce la protection de la pigmentation de la teinte de fond contre les agents agressifs extérieurs. (7).
- LA CIRE : injectée sous pression dans les corps creux (longerons, traverses, caissons de portes...), elle protège les parois intérieures et, en s'infiltrant entre les tôles, empêche les attaques de la corrosion. (8).
- LA CIRE ÉPAISSE : projeté sur le soubassement, le mélange de cire-bitume et de pigments contenant des inhibiteurs de corrosion évite les infiltrations d'eau et d'humidité vers l'intérieur des corps creux. (9).

205 GTI 115 CH

MOTEUR ESSENCE 1580 cm³/P.A. 8

Un coup de volant, on passe, la direction est douce, précise. La maniabilité répond à toutes les adresses, à toutes les audaces. Un coup de 3^e, on dépasse. On appuie toujours... la 5^e courte de la boîte de vitesses parfaitement étagée, vous met toujours dans le bon rapport de force.

Pied à la planche, le compte-tours grimpe à 6250 et le compteur à 196* dans la charge éblouissante et cuivrée de 115 chevaux**.

Saute-camions, saute-bouchons, ça arrache et ça vous arrache dans un rapport poids/puissance de 7,4 kg par ch DIN.

Une détente de 9,1 secondes pour passer de 0 à 100 km/h.

De quoi se faire quelques plaisirs et quelques



amis de plus, trop tôt disparus dans le rétroviseur.

Mais s'il faut, d'aventure mettre un frein à votre plaisir, ceux de la 205 GTI - à disque ventilé à l'avant - montreront l'efficacité nécessaire...

Conduisez "carré". Ça tourne "rond"; allumage et injection ont la précision de l'électronique.

Exprimez-vous; la mécanique vous suivra jusqu'au bout de vous-même.

C'est du sérieux, du sûr - un moteur pour des performances de "pro" -, une petite merveille technologique signée Peugeot.

*Sur circuit. **115 ch DIN (83 kW CEE) à 6250 tr/mn.



205 GTI 130 CH

MOTEUR ESSENCE 1905 cm³/P.A. 9

Peugeot 205 GTI 130 ch façon champion, un cœur de 1905 cm³ qui bat à la cadence de 130 ch DIN (93,5 kW). Un souffle fabuleux qui tient le 206 km/h sur circuit. Une irrésistible détente pour bondir de 0 à 100 km/h en 7,8 secondes et tomber les 400 m en 15,8. Une super musculature toute en souplesse avec un couple maxi de 16,8 mkg à 4 750 tr/mn.

De quoi courir le fond ou l'obstacle avec la même facilité, en imposant aux autres une distance respectueuse. L'impression rare d'être le maître de la route sur tous les types de parcours et par tous les temps.

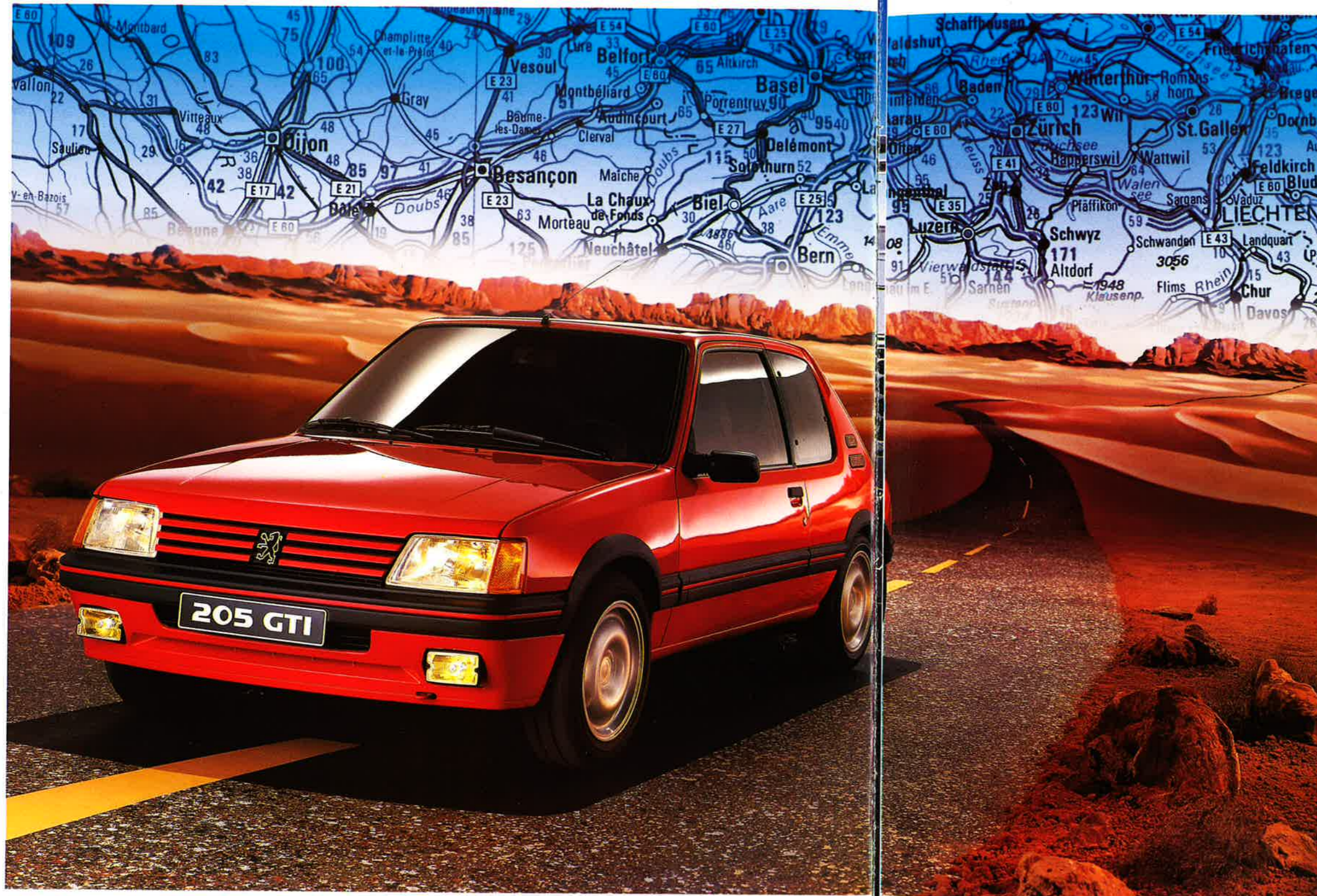
La 205 GTI 130 ch est prête à vous recevoir avec l'élégance au goût sûr et l'authentique grand confort que mérite votre passion de conduire.



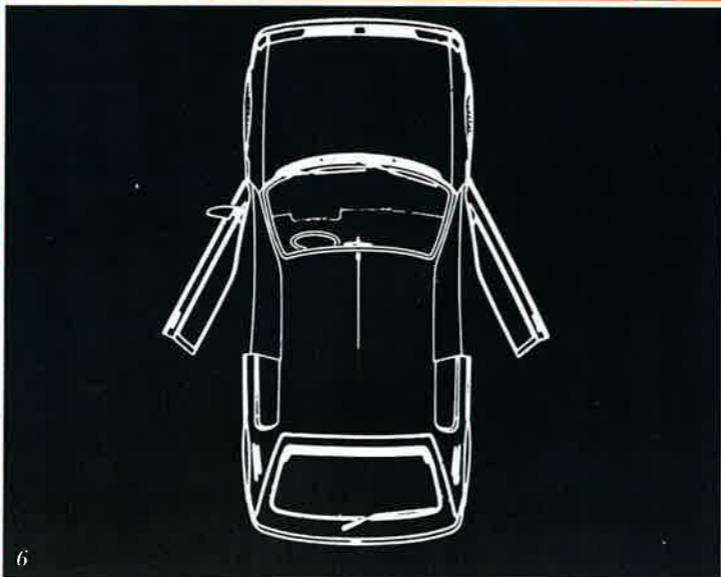
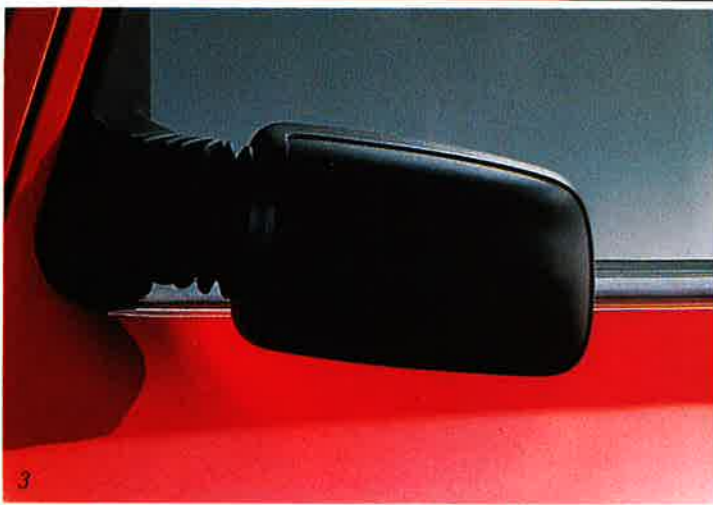
Les portes à verrouillage électrique centralisé s'ouvrent sur une subtile harmonie en deux tons de gris et rouge sur fond d'épaisse moquette. Les sièges avant baquet avec mémoire de position et la banquette arrière à dossier rabattable en deux parties, vous offrent le choix entre un garnissage drap et cuir ou drap et tissu côtelé.

Le volant de sport, gainé cuir, la climatisation air chaud et froid avec ventilateur à rhéostat, les lève-vitres avant à commande électrique et l'équipement autoradio qui n'attend plus que le poste stéréo de votre choix, marquent de leur ultime distinction les privilèges de l'espace.

Alors, si la conduite au quotidien n'en demeure pas moins pour vous un instant privilégié et que vous vouliez rouler tous les jours dans la voiture qui n'est pas celle de tout le monde... la Peugeot 205 GTI 130 ch est faite pour vous.



EQUIPEMENTS ET OPTIONS



1. Projecteurs principaux à iode (H4) et longue portée également à iode (H1), incorporés dans le spoiler.

2. Toit ouvrant en option.

3. Rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur.

4. Vitres arrière latérales entrouvrables.

5. Lève-vitres avant à commande électrique.(en option sur la 205 GTI/115 ch).

6. Verrouillage électrique centralisé des portes et du hayon.(en option (sur la 205 GTI/115 ch).

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES / EQUIPEMENTS ET OPTIONS 1988

	205 GTI115	205 GTI130
Moteur		
Puissance administrative	8	9
Cylindrée (en cm ³)	1580	1905
Nombre de cylindres	4	4
Distribution par arbre à cames en tête sur 5 paliers entraîné par courroie crantée	●	●
Alésage/course (en mm)	83 x 73	83 x 88
Puissance maxi à tr/mn :	● Norme CEE (kW) 83 à 6250 93,5 à 6000	● Norme DIN (ch) 115 à 6250 130 à 6000
Couple maxi à tr/mn :	● Norme CEE (mdaN) 13,1 à 4000 16,1 à 4750	● Norme DIN (mkg) 13,6 à 4000 16,8 à 4750
Alimentation par injection (système Bosch L Jetronic)	●	●
Taux de compression	9,8/1	9,6/1
Starter automatique	●	●
Allumage électronique à capteur magnétique	●	●
Bougies à âme en cuivre	●	●
Transmission		
Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports AV synchronisés	●	●
Embrayage monodisque à sec avec butée de débrayage à billes	●	●
Direction		
Assistée	○	○
Nombre de tours de volant de butée à butée :	● assistée 2,8	3
● non assistée	3,8	3,6
Rayon de braquage hors tout (en mètres)	5,40	5,85
Suspension		
Avant :	A roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre antidevers et amortisseurs hydrauliques, télescopiques à double effet.	
Arrière :	A roues indépendantes, barres de torsion, barre antidevers et amortisseurs hydrauliques, télescopiques à double effet.	
Freins		
Deux circuits en 1+1		
Avant :	● disques ventilés à étrier flottant et rattrapage automatique d'usure	
Arrière :	● tambours à rattrapage automatique d'usure et compensateur à inertie	
	● disques à rattrapage automatique d'usure et à compensateur à inertie	
Servofrein	●	●
Équipements électriques		
Générateur d'électricité (alternateur triphasé)	750 W/55 A	750 W/55 A
Batterie sans entretien	12 V	12 V
Dimensions (en mètres)		
Longueur hors tout	3,705	3,705
Largeur hors tout	1,572	1,572
Empattement	2,420	2,420
Voies :	● avant 1,392	1,383
● arrière	1,328	1,344
Largeur aux coudes :	● avant 1,310	1,310
● arrière	1,305	1,305
Nombre de places		
5		
Poids (en kilogrammes)		
En ordre de marche	850	880
Total autorisé en charge	1275	1300
Charge remorquable, remorque freinée	900	900
Total roulant autorisé	2075	2100
Capacités (en litres)		
Réservoir de carburant	50	50
Carter d'huile moteur	5	5
Volume total du coffre (méthode PSA) :		
● avec banquette arrière	216	216
● banquette arrière rabattue	1200**	1200**
Performances		
Coefficient de traînée aérodynamique (Cx)	0,34	0,34
Vitesse maximale en km/h (sur circuit)	196	206
Accélérations (en sec.) :	● de 0 à 100 km/h 9,1	7,8
● 400 m départ arrêté	16,4	15,8
● 1000 m départ arrêté	30,4	29,2
Pneumatiques (carcasses radiales)		
	185/60HR 14	185/55 VR 15
Roue de secours	Type Galette	Type Galette
Consommations en litres aux 100 km		
(mesurées par l'UTAC)	Essence super	Essence super
● à 90 km/h en vitesse stabilisée	5,9	5,9
● à 120 km/h en vitesse stabilisée	7,5	7,7
● en parcours de type urbain	9,2	9,7

Outre la garantie légale, toutes les Peugeot bénéficient d'une garantie d'un an pièces et main-d'œuvre sans limitation de kilométrage. De plus, la 205 GTI, dans le cadre d'une maintenance allégée, ne nécessite qu'un entretien tous les 20 000 kilomètres, ou tous les deux ans, avec opérations de station-service (remplacement de l'huile moteur et graissage) tous les 10 000 kilomètres ou une fois par an.

● Équipement de base/○ Option/○○ Options groupées/**Témoins couplés/**Avec montage d'un deuxième rétroviseur extérieur.

	205 GTI115	205 GTI130
Équipements du tableau de bord		
Indicateur de température et témoin de température d'eau	●	●
Témoin de niveau mini d'eau dans le circuit de refroidissement	●	●
Indicateur de niveau de carburant	●	●
Témoin de niveau mini de carburant	●	●
Témoin d'usure des plaquettes de freins avant*	●	●
Témoin de niveau mini de liquide de freins*	●	●
Témoin de frein à main	●	●
Indicateur de température d'huile moteur	●	●
Indicateur de pression d'huile moteur	●	●
Témoin de pression mini d'huile moteur	●	●
Témoin de charge de la batterie	●	●
Témoin d'alerte centralisée (eau, huile)	●	●
Témoin des feux de croisement	●	●
Compte-tours électronique	●	●
Montre électronique à affichage numérique par cristaux liquides	●	●
Compteur kilométrique journalier	●	●
Rhéostat d'éclairage du combiné	●	●
Équipements de conduite et de sécurité		
Pare-brise feuilleté	●	●
Toutes vitres teintées	●	●
Essuie-vitre 2 vitesses et lave-vitre à commande électrique	●	●
Essuie-vitre intermittent	●	●
Lave-vitre/essuie-vitre de lunette arrière	●	●
Dégivrage/désembuage des vitres latérales avant	●	●
Dégivrage/désembuage de la lunette arrière	●	●
Projecteurs principaux à iode (H4)	●	●
Projecteurs longue portée à iode (H1)	●	●
Projecteurs principaux réglables à 2 positions d'assiette	●	●
Feux de recul	●	●
Feu arrière de brouillard	●	●
Rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur	●	●
Protection latérale de la caisse	●	●
Becquet arrière	●	●
Vitres latérales arrière entrouvrables	●	●
Bouchon de réservoir de carburant fermant à clé	●	●
Rétroviseur intérieur jour et nuit	●	●
Avertisseur à compresseur 2 tons	●	●
Ceintures de sécurité :	● avant à enrouleur	●
● arrière statiques	●	●
Équipements de confort et de finition		
Peinture noire vernie	○	○
Peinture métallisée vernie	○	○
4 jantes en alliage léger	○	○
Toit ouvrant	○	○
Verrouillage électrique centralisé des portes et du hayon	○○	●
Lève-vitres avant à commande électrique	○○	●
Volant sport gainé cuir	●	●
Équipement pour autoradio comprenant : antenne, câble coaxial, antiparasitage, emplacement récepteur (norme ISO) et haut-parleurs avant et arrière, faisceau de raccordement récepteur et haut-parleurs avant.	●	●
Autoradio (5 modèles homologués au choix)	○	○
Climatisation air chaud et froid avec ventilateur à rhéostat	●	●
Sièges avant de type "baquet" :		
● séparés à dossier inclinable	●	●
● basculants pour dégager l'accès vers l'arrière avec mécanisme à mémoire	●	●
Garnissage des sièges :	● drap/cuir ou drap/côtelé	●
● drap à côtes	●	●
Appuis-tête sur sièges avant	●	●
Banquette arrière rabattable en 2 parties	●	●
Accoudoirs avant et arrière	●	●
Poignée de maintien : avant (1) et arrière (2)	●	●
Plancher recouvert de moquette	●	●
Console centrale	●	●
Allume-cigares avant et cendriers avant et arrière	●	●
Vide-poches :	● dans les portières avant	●
● sous la planche de bord	●	●
Boîte à gants fermant à clé avec éclairage	●	●
Miroir de courtoisie sur le pare-soleil avant droit	●	●
Plafonnier avant	●	●
Lecteur de cartes à l'avant	●	●
Tapis et éclairage dans le coffre	●	●

 **PEUGEOT**



1988

