

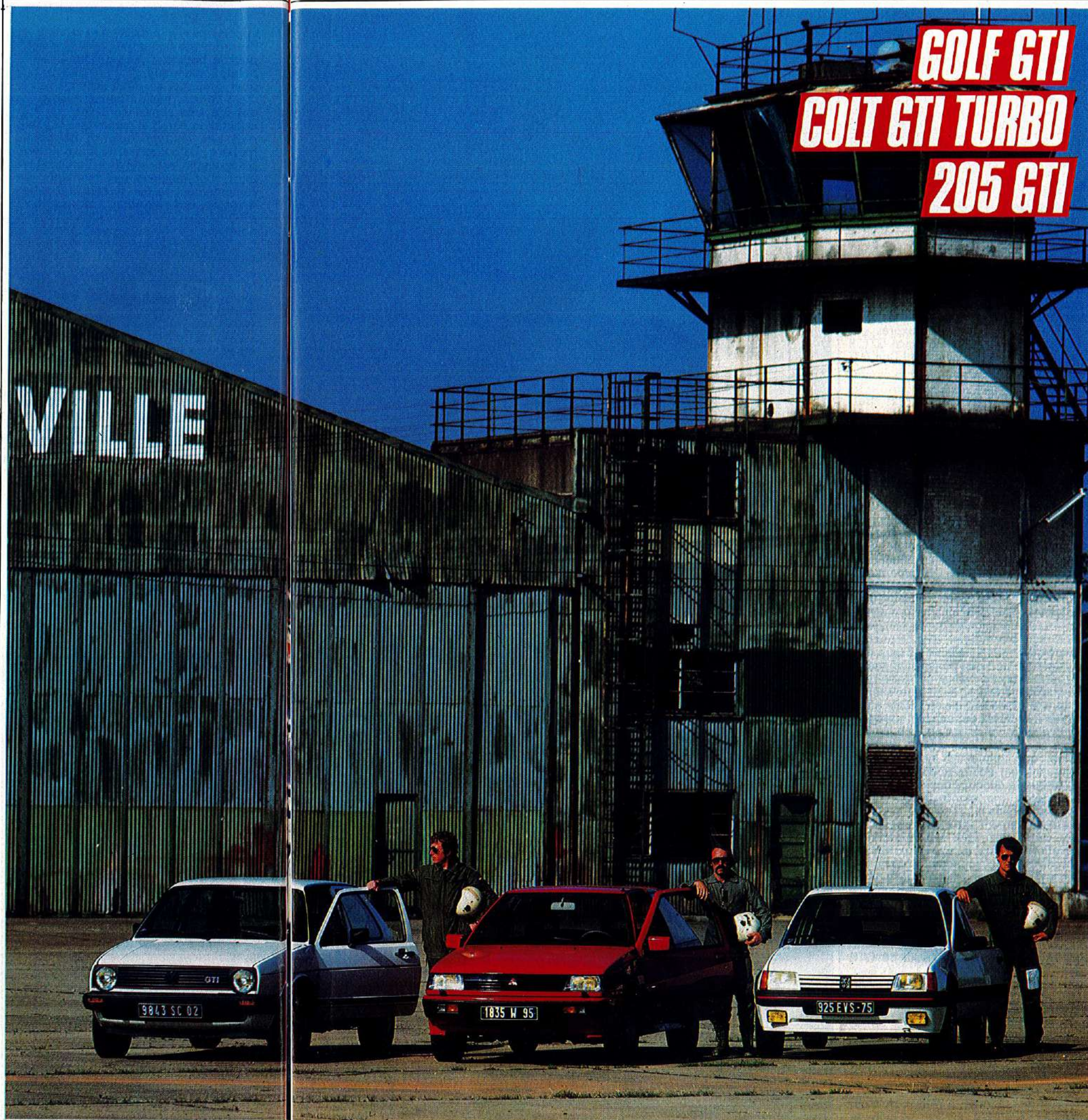
LES TOILES DES HEROS

GTI, GTI, est-ce que j'ai une tête de GTI ? La GTI n'est plus un sigle mais un modèle de voiture... Les techniciens allemands se doutaient-ils de la tempête qu'ils allaient déclencher en inventant cette fameuse Golf GTI ? Partie à la conquête d'autres marchés, ladite Golf avait à peine laissé la 205 s'engouffrer dans la brèche qu'arrive la Colt GTI turbo... Si, en plus, les Japonais s'en mêlent !

Par Michel GUEGAN

« Les Dents de la Mer » ou « Rocky » avaient trouvé la recette bien avant nous mais la honte de plagiat ne nous empêche pas de vous présenter cette grande superproduction « *Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les GTI N°2* » ou le remake de « *Si toutes les GTI du monde voulaient se donner la main...* ». En ce temps là... et oui, c'était en 1976, Volkswagen avait eu la bonne idée de rappeler aux foules incrédules que sa dernière bombe disposait de l'injection. Ce n'était pas la première fois qu'on affichait ainsi son mode d'alimentation (souvenez-vous des TR5 PI - Petrol Injection) mais à elle toute seule, la VW GTI créait le mythe. Cette légende dont hérita la Golf, elle ne la devait pas uniquement à ses performances. La Golf GTI abolissait la lutte des classes (l'idée a fait son chemin depuis...) et réinventait la voiture unique, à l'aise dans toutes les situations, dans tous les milieux. C'est comme si VW avait inventé l'équivalent automobile de la tenue de jogging... Cette voiture événement allait susciter

pas mal de convoitises de la part des marques concurrentes mais jusqu'en 1983 aucune voiture n'avait pu ravir à la Golf son image suprême. Trop pépère, trop typée, trop ceci, trop cela, chaque rivale ne pouvait être qu'une proposition répondant à un segment de marché mais jamais une voiture universelle qui plaît à tous et à toutes. Jusqu'au jour où ... arriva la 205 GTI. Regardez autour de vous, on en voit partout dans tous les milieux, au freinage dans le Burzet ou au supermarché, conduite par un jeune homme aux pommettes rouges d'émotion ou par un vaillant quinquagénaire. Tout le monde en a entendu parler. Tout le monde a envie de l'essayer et d'en acheter une, comme en 1977 avec la Golf (j'en parle en connaissance de cause, j'ai acheté la première GTI arrivée en France !). Ce parallèle était peut-être souhaitable pour expliquer le phénomène passionnel créé par ces deux GTI vedettes et la guerre à outrance stérile (on verra pourquoi...) qui oppose toujours les deux clans. Si nos conclusions (patience...) seront de na-



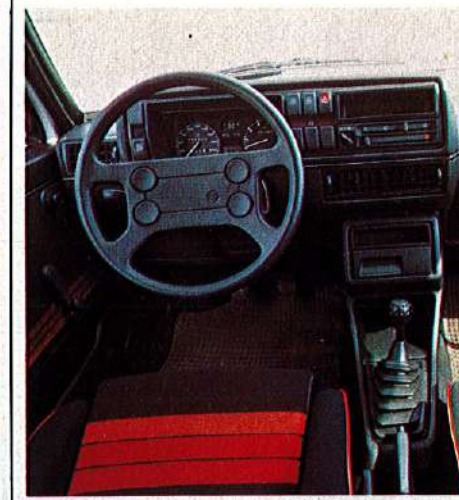


ture à calmer les esprits, une petite dernière vient néanmoins jouer les trouble-fête et, comme pour faire exprès, elle est japonaise et s'appelle aussi GTI. Il s'agit bien sûr de la Mitsubishi Colt GTI turbo (ouf !).

Au nom de l'évolution

« On a tout changé sauf son nom »... On verra à quel point cette boutade publicitaire est justifiée mais il est vrai qu'on a peine à reconnaître en cette bourgeoise notre petite fiancée d'antan. Voyons d'un peu plus près ce travail de fond : la nouvelle Golf est plus longue (17 cm), plus large (5,5 cm), plus spacieuse et plus lourde (60 kg). Elle est moins élégante qu'auparavant mais elle offre une surface vitrée accrue, une habilité généreuse et un coffre accueillant. Beaucoup se sont demandés si les Dieux de Wolfsburg n'étaient pas tombés sur la tête ! A priori, cela semble en effet bizarre. Voici une best-seller dont chacun vante les mérites et on la transforme. En vertu d'une règle d'or « on ne change pas une équipe qui gagne », fallait-il ne faire évoluer cette voiture que dans la logique de ses performances ? C'est oublier un peu vite que VW joue gros dans cette aventure, que le réseau routier français et les manies françaises sont spécifiques à ce pays, que l'ancienne Golf (toutes versions) se vendait mal, que la clientèle évolue, que même les inconditionnels vieillissent, ont des enfants, ont mal au dos et que la concurrence n'est plus ce qu'elle était (inexistante il y a encore quelques années !)...

Commercialement (et c'est prouvé depuis), c'était beaucoup plus raisonnable et il était toujours temps de sortir une nouvelle Golf 16 soupapes pour se réconcilier avec les sportifs à l'état pur (en attendant, il semble que cette fameuse auto a du retard et on attend encore la Scirocco du salon de Francfort). Mais, me direz-vous, la gamme VW ne manque pas de familiales sportives telles la Jetta GLI (la nouvelle arrive), l'Audi 80 GTE (idem) ou encore la Santana 115 ch. Ben, euh... vous savez, moi je ne fais qu'expliquer, je n'essaie pas de justifier. Chez Peugeot, le souci était bien différent. Imaginé dans les années 70, le programme 205 devait sauver la marque. Un même soubassement, de grosses cadences, une excellente productivité et bien sûr une déclinaison de modèles utilisant la même banque d'organes : la 205 était condamnée à réussir et c'est d'ailleurs ce qu'elle fait. Par sa taille, la



Les trois voitures offrent d'excellents sièges enveloppants, bien adaptés à la conduite sportive. Dans les trois cas, la position de conduite est excellente avec un petit plus pour la 205. En habitabilité, la nouvelle Golf l'emporte facilement et confirme sa vocation de grande routière (presque) familiale. L'instrumentation est complète sur la Peugeot mais la confiance règne chez VW et Mitsubishi.

- Notre 205 GTI était équipée de l'option glaces électriques et fermeture électromagnétique des portes. Prix : 1 600 F. On se demande pourquoi la Golf ou à plus forte raison la Colt ne sont pas équipées en série de tels équipements. Même chose en ce qui concerne le manomètre de pression d'huile et le thermomètre d'huile, toujours aussi absents chez l'allemande et la japonaise. Pas de jantes alu, ni de pneus taille basse en série sur la Golf.
- Si la 205 est assez chatoyante dans son équipement intérieur et plutôt coquette à mon goût, comme tout le monde je n'aime pas le volant, ni le pommeau de levier de vitesses. Si la 205 est plus petite en habitabilité, il faut tout de même remarquer que l'accès aux places arrière est très aisé grâce au déplacement du siège. La Colt comme la Golf disposent d'un siège conducteur réglable en profondeur : les grands apprécieront.
- Le tableau de bord de la Golf est noir,

205 ne pouvait qu'engendrer une mini-bombe : une voiture de jeunes certes mais porteuse d'une image suffisamment haut de gamme pour s'adresser à tous, pour ne jamais être dévalorisante, performante, efficace, bref refaire le coup de la GTI. C'était d'autant plus habile que Peugeot ne pouvait pas ignorer que VW allait être obligé de faire évoluer sa Golf. Il y avait donc une place à prendre... rendez-vous dans 6 ans pour découvrir la 206 GTI (d'ici là — très bientôt — on aura une 305 GTI). Voyons maintenant Mitsubishi. La petite bombe, ils l'avaient, c'est la Colt turbo. 105 ch, un tempérament bouillant mais une vitesse de pointe limitée (à rappeler toutefois qu'elle possède les mêmes performances que la première Golf GTI). Pourquoi alors ne pas créer une super-Colt turbo ? Ben voyons, et elle s'appellerait GTI turbo, non ? A mon sens, Mitsubishi et Sonauto ont parfaitement joué le coup. Primo, la première Colt turbo existe toujours, elle marche bien et elle n'est pas chère, deuxio : la GTI turbo est une voiture adulte parvenue à maturité. Si on veut résumer, Mitsubishi possède dans sa gamme deux GTI : la première mouture de 1976 et probablement ce qu'aurait dû être (selon les amateurs) la version 1984. La Colt GTI turbo offre en effet ce supplément logique d'espace, d'habitabilité, de performances, d'équilibre mais avec ce petit plus, ce pep's que la Golf actuelle a perdu.

Les deux « grandes », la Golf et la Colt sont de même longueur (4 m), sensiblement de même largeur (1,66 m pour la Golf, 1,63 m pour la Colt) mais la Colt est plus basse (5 cm). Ce qui la rend plus fine que sa camarade allemande (impression atténuée par un équipement « taille basse » sur la Golf). La 205 fait, elle, toute petite (moins 30 cm) mais elle est trapue, agressive et formidablement séduisante avec son absence totale de porte-à-faux. Si aujourd'hui, la Golf passe inaperçue, la 205 fait craquer les plus blasés. Quant à la Colt, l'impression ressentie est bizarre. Au départ, on ne fait pas très attention : lorsqu'on la découvre, elle paraît un peu tarabiscotée (formule brevetée qui signifie compliquée, chargée) puis elle plaît de plus en plus.

Trois écoles

Techniquement, nous avons affaire à trois 4 cylindres à injection, placés trans-

les sièges sont noirs, brr... Celui de la Colt fait très japonais mais je suis plutôt pour car il est clair, sobre. Un bon point pour tous les vide-poches et rangements. Sur cette même Colt, le coffre arrière comme la trappe d'essence s'ouvrent de l'intérieur. Petit gadget : sur le volant sont précieuses toutes les caractéristiques du turbo Mitsubishi (vitesse de rotation : de 130 à 190 000 t/mn).

● Les trois voitures disposent d'un excellent éclairage mais seule la 205 possède des longues portées en série intégrées au spoiler. A noter qu'avec le réglage constructeur, on ne voit pas grand-chose en codes...

● Dernière heure, on vient de découvrir que la Golf GTI dispose d'un mini-ordinateur de bord... Faut vraiment le savoir pour le découvrir ! Très pratique, il vous donne le kilométrage, la moyenne, la consommation, la température d'huile, en chiffres instantanés ou récapitulatifs.

**205 GTI
COLT GTI TURBO
GOLF GTI**

versalement sur un essieu avant moteur disposant de suspensions de type McPherson, mais la similitude s'arrête là... On ne pensait pas que l'extraordinaire 1 800 cm³ de la Golf pouvait encore être amélioré mais les techniciens de Wolfsburg ont encore frappé : la puissance maxi (112 ch) est inchangée mais elle est obtenue à 5 500 t/mn (au lieu de 5 800 auparavant) et le couple est passé de 15,5 à 15,8 mkg au régime de 3 100 t/mn (au lieu de 3 500). L'injection est toujours une Bosch L-Jetronic à coupure de débit d'essence en décélération. Si la transmission a été très peu modifiée (allongement du rapport de 5^e et pont légèrement plus court), la suspension et le freinage ont subi une cure de jouvence. Le principe (McPherson et triangles inférieurs à l'AV, traverse et bras tirés à l'AR) demeure identique mais le débattement a été augmenté, les attaches sur la coque changées, le tarage des ressorts et des amortisseurs modifié. Une multitude de petites choses, certes, mais qui ont une grosse répercussion sur le comportement. Les tambours arrière ont enfin disparu et avec quatre disques (deux ventilés à l'AV) et un servo-frein plus conséquent, le principal défaut des anciennes Golf devrait disparaître.

Le moteur de la 205 GTI est le supercarré de la 305 GT dont l'accroissement de puissance (105 ch à 6 250 t/mn) a été obtenu grâce à une nouvelle culasse et l'injection Bosch L-Jetronic (coupure à la décélération et au-delà de 6 400 t/mn). Le couple est lui aussi relativement modeste (13,7 mkg à 4 000 t/mn) mais il demeure supérieur, selon Peugeot, à 13 mkg de 2 700 à 5 000 t/mn. La boîte est à cinq rapports avec une 5^e assez courte, comparativement à ses rivales du jour puisqu'elle tire 30 km/h en 5^e à 1 000 t/mn contre 32,2 pour la Golf et 35,6 pour la Colt. La suspension provient, elle aussi, de la 305 GT, c'est-à-dire McPherson et triangles inférieurs à l'AV, bras tirés et barre de torsion transversale à l'arrière. Comme sur la Golf et la Colt, les deux trains reçoivent une barre stabilisatrice. Si les disques avant son ventilés, il y a encore des tambours à l'arrière.

Pour être la grande sœur de la première turbo, la GTI turbo est une toute nouvelle voiture disposant d'un 1 600 cm³ de 125 ch à 5 500 t/mn. Comme sur la Lan-



La 205 est bien fidèle à la légende qui se forme autour d'elle. Séduisante en diable, elle tient ce qu'elle promet et ses 105 ch la propulsent allégrement à plus de 190 km/h dans des conditions de sécurité qu'on n'osait pas espérer. Bien sûr, son inconfort et le bruit ambiant n'en font pas une reine des voyages mais pour son prix (72 500 F), on ne peut tout avoir.



PRIX	205 GTI
En France : (FF)	72 500
Puis. fiscale : (CV)	8
En Belgique : (FB)	392 500
Puis. fiscale : (CV)	9



205 GTI

cer, Mitsubishi a monté ici son dispositif ECI-Turbo, un micro-ordinateur commandant l'injection à l'aide de différentes sondes mesurant l'amplitude des tourbillons dans le filtre à air, la température de l'air à l'admission, la position du papillon et son mouvement, le régime moteur, la température du liquide de refroidissement, la tension de la batterie, le tout avec un allumage électronique avec détecteur de cliquetis. Toutefois, il n'y a pas d'échangeur air-air. Le turbo est un Mitsubishi et la pression maximale est de 0,8 bar. Les Colt avaient étonné tout leur petit monde en proposant une transmission dite super-shift à 2 x 4 rapports, c'est-à-dire 4 vitesses mais deux rapports de démultiplication. L'idée était d'offrir une boîte des villes et une boîte des champs, mais en pratique chacun se mélangeait les pinceaux et n'utilisait la boîte longue que sur le rapport de 5^e. Qu'à cela ne tienne, décidèrent les techniciens nippons, proposons une telle boîte : c'est-à-dire la boîte

205 GTI

Prix (FF) :
Vitesse maxi (km/h) :
1 000 m départ arrêté :

72 500
191,5
31''4

courte à laquelle on rajoute la 4^e longue. La 5^e de la nouvelle GTI turbo est donc une overdrive puisqu'une commande électro-pneumatique vous fait passer d'un rapport de démultiplication à l'autre mais il n'y a pas de pignon de 5^e. Lorsqu'on le sait, on comprend mieux le guidage approximatif de la 5^e. En suspension, on retrouve sensiblement les mêmes formules que sur les concurrentes à savoir McPherson et triangles inférieurs à l'AV, essieu semi-rigide et bras tirés à l'AR avec ressorts hélicoïdaux à progressivité variable. Les trois voitures sont équipées d'une direction à crémaillère et les poids annoncés sont de 920 kg pour la Golf (930 réels), de 850 pour la 205 (870 réels) et de 930 pour la Colt (960 réels), soit un rapport poids-puissance équivalent pour les Golf et 205 (8,3) et 7,7 pour la Colt.

La Colt : le juste milieu ?

Avant d'analyser en détail le comportement de nos trois vedettes, laissez-nous vous témoigner de nos impressions premières. Elles sont importantes car elles sont les vôtres, celles qui vous viendront à l'esprit lors d'un court essai chez le concessionnaire. 205 GTI : ah ! Quel pied mais ça fait « cheap » (bon marché dans l'argot chic parisien). Golf GTI, quelle bagnole mais que c'est triste et que la boîte est dure. Colt GTI : ah, dis donc, le moteur, il pousse mais il y a un truc dans la boîte, non ?

Si vous voulez en savoir plus, on affine les jugements...

La 205 est un véritable régal. On est bien assis, on voit bien; le moteur est vivant, on se sent immédiatement au volant d'une voiture de course. Le 1600 est vif, nerveux, monte allégrement en régime mais on n'a pas une grosse impression de puissance. La boîte est rapide mais l'engagement des rapports n'est pas assez ferme et le débattement du levier est un peu long. C'est tellement doux qu'on se demande si la vitesse est rentrée mais on n'a jamais eu de

Les Japonais ont bien su faire évoluer la petite Colt turbo. Cette nouvelle GTI turbo procure beaucoup de plaisir : par son look, son moteur vigoureux de 125 ch, sa tenue de route, son confort, sa finition. C'est la plus rapide du lot mais elle sait se montrer docile. C'est malheureusement aussi la plus chère.



problème de ce côté-là. Le bruit est conséquent, ça vibre un peu sur le tableau de bord et le confort est précaire. Dans la 205, sur mauvaise route, on saute beaucoup. Elle ne s'écarte jamais de sa ligne et le conducteur reste bien assis grâce à d'excellents sièges. Les freins sont parfaits, puissants mais, lorsqu'on sort de la Colt ou de la Golf, mieux vaut se méfier. L'assistance n'est pas aussi prononcée et il faut appuyer fort sur la pédale. La première fois, on manque de sortir mais cette particularité permet au conducteur de bien doser son effort et d'éviter les blocages. Quant à la tenue de route, je l'avais gardée pour la fin. Un véritable kart ! Le train avant est une ventouse, il est incisif, supérieurement guidé, une véritable voiture de course. Ajoutez à cela les montées en régime, l'étagement de la boîte, la direction, le poids plume et le freinage et sur un parcours tourmenté (s'il n'y a pas trop de côtes), la Colt et la Golf sont incapables de suivre (à pilote et risques égaux). En entrant dans la nouvelle Golf, on change d'univers et on se demande comment on a pu un jour les opposer et opposer leurs propriétaires. Le seul point commun, c'est l'appellation GTI... La philosophie n'est plus du tout la même, la clientèle non plus, on reviendra sur cet aspect dans notre conclusion. Tout a changé sauf le nom, c'est vrai mais il faut ajouter le moteur et l'agrément de conduite dans 90 % des cas. Effectivement, si on ne retrouve pas l'ancienne GTI, c'est qu'il s'agit en fait d'une nouvelle voiture : plus cossue, plus familiale, plus confortable, plus silencieuse. Le tableau de bord est toujours aussi triste mais la position de conduite se détermine facilement même pour les grands qui pourront descendre l'assise de leur siège. Pour respecter l'image de ce match GTI et donner à chacune les mêmes armes, nous avons choisi l'option jantes alu et pneus Pirelli taille base (185/60 x 14) sur la Golf. Le confort n'en fut pas vraiment affecté mais nous n'avons pas été convaincus de leur intérêt (sauf au plan esthétique). Les pneus ne sont pas en cause mais les suspensions les digèrent mal. Le guidage du train avant est loin d'être parfait et en roulant très vite sur route bosselée et tourmentée, la caisse se couche, les suspensions piochent et ce n'est pas vraiment agréable. Il n'y a

PRIX

En France : (FF)
Puis. fiscale : (CV)
En Belgique : (FB)
Puis. fiscale : (CV)

Colt GTI turbo

84 000
7
484 500
9

**COLT
GTI TURBO**

Colt GTI turbo

Prix (FF) :
Vitesse maxi (km/h) :
1 000 m départ arrêté :

84 000
192,0
30''5

(bien moins néanmoins que la Golf). Le turbo ne se fait pas sentir (il est bien présent dès 2 500 t/mn). La zone rouge est à 6000 et on peut tirer jusqu'à 7 000 t/mn mais ce n'est ni souhaitable ni efficace. La plage d'utilisation idéale entre 2 500 et 5 000 t/mn. La boîte est douce mais il faut s'habituer à un certain flou dans l'engagement. Le pédalier est bien disposé. La direction est un peu lourde à l'arrêt mais se montre très agréable sur route. Les sièges enveloppants sont très bons (le siège conducteur est également réglable en profondeur comme sur la Golf), le volant tombe bien dans les mains et je fais partie des rares qui aiment le tableau de bord. Un bon point pour le repose-pied et pour les nombreux vide-poches. Un mauvais en revanche pour l'absence de manomètre de pression d'huile (idem la Golf mais bravo la 205). Une certaine gueule, de la puissance, du confort, mais en virage ? C'est fort bien. La Colt prend peu de roulis, se place facilement, ne bronche pas dans l'appui et sort de la courbe comme une fusée. C'est moins vif qu'une 205 mais beaucoup mieux que la Golf. Bref du bel ouvrage. Le freinage est puissant, endurant sur toute mais il fut le seul à perdre nettement de son efficacité sur le circuit routier de Montlhéry. Au plan des chiffres purs, nos tableaux vous donnent une image nette des rapports de force : 192 km/h pour la Colt, 191,5 pour la 205 et 188,4 pour la Golf, handicapée par sa monte pneumatique, mais qui vaut un bon 190. En accélération, la Colt domine devant la 205 et la

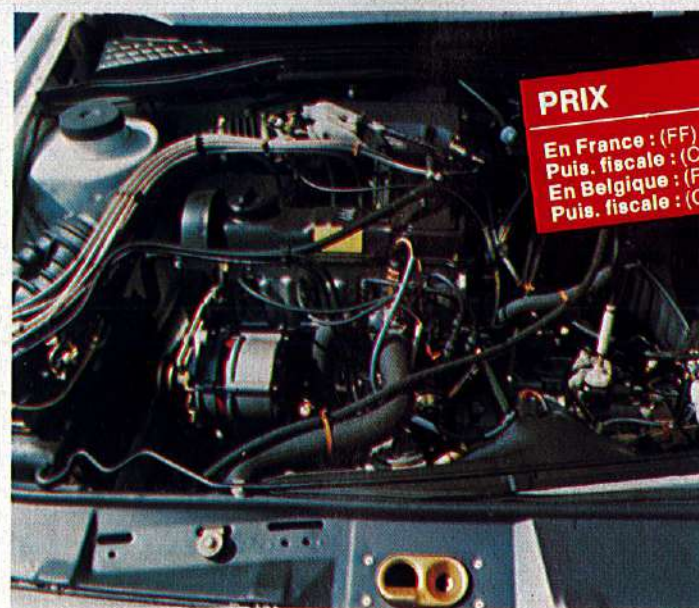
Golf à égalité, mais tout ce petit monde est très proche. En revanche, les reprises nous montrent une certaine supériorité de la Golf mais, là encore, c'est très nuancé à l'exception de la Colt, handicapée par son turbo. Sur route, il est néanmoins indéniable que la Colt et la Golf ont plus de coffre et comme, en outre, elles sont silencieuses. A noter toutefois que le mauvais Cx de la Colt (0,38 contre 0,34 pour ses rivales) la pénalise en vitesse de pointe. Les 197 km/h de la Delta étaient envisageables...

205, la surdouée !

C'est devenu une habitude, avant d'achever nos essais, nous emmenons nos belles autos sur le circuit routier de Montlhéry. C'est un circuit supplice de 6,5 km avec de gros freinages, des courbes rapides, des épingles, des bosses. Il est en outre relativement dangereux dans le sens où il n'est pas question de sortir. Pour être tourmenté, il y a tout de même deux belles lignes droites où la puissance peut s'exprimer. Avec 3'11" au tour, la Colt s'est montrée la plus rapide devant la 205 (3'12") et la Golf (3'14"). Ce ne sont pas des temps références mais des données très utiles pour juger une auto dans des conditions extrêmes et rigoureuses car effectuées le même jour par le même conducteur. Comme prévu, la 205 s'est montrée parfaite. Freinage, tenue de route, montée en régime, passage de vitesse, comme disait Brassens « *tout est bon chez elle...* », il manque simplement quelques chevaux (ils arrivent). Je dois avouer que je suis loin d'être allé au bout des possibilités de la voiture, notamment en ce qui concerne le freinage. J'ai apprécié la vigueur de la Colt, son homogénéité et son réel agrément de conduite. Elle vire moins à plat que la 205, se montre plus lourde mais la motricité est bonne et elle est bien plus confortable. Mon seul souci fut les freins... J'avais du mal à doser pour éviter le blocage. Enfin la Golf. Elle doit probablement aller aussi vite que la 205 grâce à son moteur et à son excellent équilibre mais deux phénomènes l'ont handicapée : elle est beaucoup moins incisive dans l'entrée en courbe et j'ai éprouvé pas mal de difficultés au rétrogradage : à cause de la dureté de la



En évoluant, la Golf GTI a pratiquement changé de catégorie et a quitté le monde des sportives espiègles pour celui des berlines Grand Tourisme sans histoire. La Golf reste l'une des plus remarquables voitures disponibles sur le marché et sa douceur, son agrément, son équilibre ne sont pas mis en valeur par une présentation triste qui en a déçu plus d'un. C'est pourtant le meilleur rapport plaisir-raison du moment.



PRIX	Golf GTI
En France : (FF)	77 600
Puis. fiscale : (CV)	9
En Belgique : (FB)	451 750
Puis. fiscale : (CV)	9

GOLF GTI



commande (5*-4*) et à cause des pédales. Les trois secondes d'écart sont là. Laquelle choisir ? Voici la grande question que vous attendez tous. Primo, il y a le prix, deuxio l'utilisation. Je ne jouerai pas l'épicière mais à 67 700 F la 205 GTI était imbattable, mais, aujourd'hui, à 72 500 F le problème est complètement différent. La Golf suit avec 77 600 F (+ 4 000 F de jantes et de pneus), la Colt ferme la marche avec 84 000 F. On peut se livrer à de multiples spéculations : et la Kadett, et la Delta, et la Ritmo... etc. On peut simplement regretter que, pour 84 000 F, la Colt n'ait pas de glaces électriques et un verrouillage électromagnétique des portes. Parlons maintenant des arguments qui vous feront pencher pour l'une ou l'autre. Brisons tout net les discussions puériles ; il n'y a pas grand rapport entre une 205 GTI et une Golf GTI. La 205 est une petite bombe qui fera la joie de tous ceux qui voient la voiture à travers le plaisir à l'état pur et qui n'ont pas de préoccupations familiales particulières. Voiture unique pour un jeune ou un couple dans un environnement routier favorable (Alpes, Auvergne, Provence, etc.) ou comme seconde voiture en utilisation semi-urbaine, la 205

Golf GTI

Prix (FF) :
Vitesse maxi (km/h) :
1 000 m départ arrêté :

77 600
188,4
31''5

rentre là dans un système où le plaisir et la mode se mêlent surtout en région parisienne. La Golf, elle, a déjà donné... et a choisi d'abandonner ce créneau. C'est une voiture remarquable, douce, onctueuse, silencieuse, puissante mais relax. Elle sait aller vite mais il ne faut plus la brusquer. Elle est faite pour tous ceux qui aimaient bien la GTI mais qui, faute d'évolution, se seraient tournés vers une autre marque. La nouvelle GTI est une voiture à tout faire, parfaitement adaptée aux voyages et qui ne déteste pas les enfants. Pour conclure, elle est restée une athlète mais elle redoute le claquage. Il est dommage toutefois qu'elle n'ait pas songé à soigner sa tenue, son « look » et, là, on en arrive tout naturellement à la Colt. Je ne suis pas loin de penser que la Colt GTI turbo aurait été une très bonne évolution de l'ex-GTI, tout au moins au niveau de l'image. La Golf s'est banalisée, c'est probablement son seul gros défaut. Belle ou pas belle, la Colt a une allure, elle est sympathique, extérieurement comme intérieurement et, le matin, on est content de la retrouver. Ce plaisir presque charnel, amoureux, on l'éprouve avec la 205, avec la Colt, mais plus avec la Golf, et c'est bien dommage !

Trois voitures différentes, trois plaisirs intacts bien que spécifiques, trois excellentes propositions, performantes, agréables à piloter, sur lesquelles les défauts se font rares. Loin de les opposer sans cesse, suivons le conseil d'un lecteur : gardons jalousement leur diversité comme un dernier rempart à la morosité automobile. Mais que ces GTI se méfient... du côté de Russelheim en Allemagne, une nouvelle Opel GSi se prépare, elle risque de mettre tout le monde d'accord !

PERFORMANCES MESUREES : (Montlhéry)	Conditions : vent nul 1 pers. à bord.	205 GTI	Golf GTI	Colt GTI turbo
Vitesse maxi corrigée (km/h) :	en 4 ^e			
	en 5 ^e	191,50	188,42	192
Accélérations départ arrêté :	400 m :	16"9	17"1	16"4
	1 000 m :	31"4	31"5	30"5
Reprises : de 80 à 120 km/h :	en 3 ^e	6"2	5"6	6"
	en 4 ^e	8"0	7"1	7"7
	en 5 ^e	10"3	9"7	11"
A partir de 40 km/h réels en 5 ^e	400 m :	18"8	18"9	19"9
	1 000 m :	35"1	35"2	36"1
A partir de 40 km/h réels en 4 ^e	400 m :	17"4	16"8	17"6
	1 000 m :	32"7	31"4	32"5
Vitesse maxi sur chaque rapport et chute de régime (km/h - t/mn)	1 ^{er} -2 ^e	55/ 2 200	60/ 2 500	55/ 2 800
	2 ^e -3 ^e	95/ 1 400	90/ 2 300	90/ 2 200
	3 ^e -4 ^e	130/ 1 200	140/ 1 500	140/ 1 800
	4 ^e -5 ^e	160/ 1 200	175/ 1 700	170/ 1 600
Régime maxi utilisé	(t/mn)	6 400	6 500	7 000
Zone rouge	(t/mn)	6 400	6 500	6 000
Etalonnage du compteur de vitesse (lu : réels en km/h)	60	56,2	55,3	58
	90	85,7	82	87,8
	110	106	100	105,8
	130	124	120	128,5
Circuit routier (Montlhéry)	Tour lancé	3'12"	3'14"	3'11"
CONSOMMATION (litres)	Moyenne	9,9	10,5	12,7
	Capacité du réservoir	50	55	45
Selon les normes « UTAC » (A vitesse stabilisée)	à 90 km/h	5,6	5,8	6,4
	à 120 km/h	7,3	7,6	8,5
	En cycle de type urbain	8,7	10,3	10,4



205 GTI COLT GTI TURBO GOLF GTI

	Peugeot 205 GTI	Volkswagen Golf GTI	Mitsubishi Colt GTI turbo
PLUS	<ul style="list-style-type: none"> Comportement sportif exceptionnel Très bonnes performances Esthétique Prix Consommation 	<ul style="list-style-type: none"> Grand agrément de conduite Bonnes performances Confort Silence Habitabilité Consommation Qualité de fabrication 	<ul style="list-style-type: none"> Moteur puissant Très bonnes performances Tenue de route Confort acceptable Equipement Esthétique originale Qualité de fabrication
MOINS	<ul style="list-style-type: none"> Confort médiocre Voiture bruyante 	<ul style="list-style-type: none"> Banâlisement excessive Comportement sportif dégradé Equipement pauvre 	<ul style="list-style-type: none"> Consommation Prix trop élevé Réactions gênantes en 1^{er}



	205 GTI	Golf GTI	Colt GTI turbo
MOTEUR			
Données chiffrées :			
● Cylindres (cm ³) :	1 580	1 781	1 597
● Alésage (mm) :	83	81	76,9
● Course (mm) :	73	86,4	86
● Rapport volumétrique :	10,2	10	7,8
● Puissance maxi (ch DIN à t/mn) :	105 à 6 250	112 à 5 500	125 à 5 500
● Couple maxi (mkg DIN à t/mn) :	13,7 à 4 000	15,8 à 3 100	19 à 3 000
● Equipement électrique :			
— batterie :	12 V-29 Ah	12 V-45 Ah	12 V-45 Ah
— alternateur :	750 W	770 W	
Construction :			
● Emplacement :	AV	AV	AV
● Disposition :	transversal	transversal	transversal
● Type :	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne
● Refroidissement :	par eau	par eau	par eau
● Matériaux :			
— bloc :	alliage	fonte	fonte
— culasse :	alliage	alliage	alliage
● Distribution :	1 ACT	1 ACT	1 ACT
TRANSMISSION :			
● Mode :	AV	AV	AV
● Boîte de vitesses :	à 5 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports
● Rapports de boîte :			
— 1 ^{er} :	3,307	3,454	4,070
— 2 ^e :	1,882	2,117	2,244
— 3 ^e :	1,352	1,444	1,467
— 4 ^e :	1,068	1,129	1,105
— 5 ^e :	0,864	0,893	0,855
● Rapport de pont :	4,063	3,666	3,466
● Embrayage :			
— type :	monodisque à sec	monodisque à sec	monodisque à sec
— commande :			
● Autobloquant :	non	non	non
CHASSIS			
● Type :	monocoque	monocoque	monocoque
● Carrosserie :	Berline	Berline	Berline
● Cx :	3 portes 0,34	3 portes 0,34	3 portes 0,38
SUSPENSIONS			
● AV :			
— type :	Mc Pherson (triangles inférieurs)	Mc Pherson (triangles inférieurs)	Mc Pherson (triangles inférieurs)
— barre antiroulis :	oui	oui	oui
● AR :			
— type :	bras tirés, barres de torsion télescopiques	bras tirés-traverse hélicoïdaux télescopiques	bras tirés hélicoïdaux télescopiques
— ressorts :			
— amortisseurs :			
— barres antiroulis :	oui	oui	oui
DIRECTION			
● Type :	crémaillère	crémaillère	crémaillère
● Démultiplication :			
● Diamètre de braquage (m) :	10,80	10,50	10,40
● Course du volant (tours) :	3,8	3,75	3,75
FREINS			
● AV :	disques ventilés	disques ventilés	disques ventilés
● AR :	tambours	disques	tambours
DIMENSIONS (mm)			
● Empattement :	2 420	2 475	2 380
● Voies AV/AR :	1 393/1 328	1 427/1 422	1 390/1 340
● Longueur :	3 705	3 985	3 995
● Largeur :	1 572	1 665	1 635
● Hauteur :	1 355	1 414	1 360
● Jantes :	5,5 x 14 (alu)	5,5 x 13	5 x 14 (alu)
● Pneumatiques :	185/60 HR 14	175/70 HR 13	185/60 HR 14
POIDS (constructeur) en kg			
● Total :	850	920	930
● Répartition :			
— AV :			
— AR :			
● Rapport poids/puissance	8,09	8,21	7,44
CAPACITES (litres)			
● Réservoir d'essence :	50	55	45
● Circuit de refroidissement :	6,6	6,5	
● Huile moteur (y compris filtre) :	5	3,5	
● Coffre :	290/390/564	336/1 170	