

LA RÉFÉRENCE DES SPORTIVES YOUNGTIMERS DEPUIS 2009



KM/H

N°134

KMH N°134 • Mars / Avril / Mai 2026

L 12000 - 134 - F - 6,95 € - RD



Toutes les

Les modèles cultes

GTI

COTES & GUIDES D'ACHAT

ANNÉES

80



NOUVELLE ÉPOQUE, NOUVELLE INTENSITÉ.

LE MANS CLASSIC®

LEGEND EDITION



PLUS
D'INFORMATIONS



2-5 JUILLET 2026



WWW.LEMANSCLASSIC.COM



Design by Marin Peter

RICHARD MILLE



THE WALL STREET JOURNAL



Le Point

Floyd

PORSCHE

cityz
PROCHE DE VOUS

NOSTALGIE



LA BELLE ÉPOQUE !



Ah, la décennie 80 ! Toute une époque ! Et pour l'automobile, l'âge d'or des GTI : né au milieu des années 70 avec notamment la première Golf GTI, le « genre » va connaître son apogée au début des années 90. Entre temps, toute une décennie verra les constructeurs automobiles européens et asiatiques se déchirer pour proposer leur sportive de grande série, compacte ou berline, plus ou moins osée, puissante, chère, populaire. En compétition, ce seront aussi les grandes heures du Groupe B et du Groupe A, catégories qui permettront

l'émergence de bolides techniquement raffinés et presque dédiés à la compétition. Les plus grands mythes des sportives youngtimers sont tous nés (ou presque) durant cette décennie 80, aussi il était bien temps de consacrer tout un numéro exclusivement à cette période... Réglez-vous !

La Rédaction

kmh.magazine@gmail.com

- 06 Alfa Romeo Alfasud ti
- 07 Alfa Romeo Alfasud Sprint
- 08 Alfa Romeo Alfetta GTV
- 09 Alfa Romeo 75 Turbo
- 10 Audi quattro
- 12 BMW 323i E21
- 13 BMW M5 E28
- 14 BMW M3 E30
- 16 Citroën Visa Chrono
- 17 Citroën Visa Mille pistes
- 18 Citroën Visa GTI
- 20 Citroën BX Sport
- 21 Citroën BX GTI
- 22 Citroën BX GTI 16S
- 23 Abonnement
- 24 Citroën AX Sport
- 26 Fiat 127 Sport
- 27 Fiat 131 Racing
- 28 Fiat Ritmo Abarth
- 30 Fiat Uno Turbo
- 32 Fiat X1/9
- 33 Ford Fiesta XR2 Mk1
- 34 Ford Fiesta XR2 Mk2
- 35 Ford Capri 2.8i
- 36 Ford Escort XR3
- 37 Ford Escort RS Turbo
- 38 Ford Escort RS1600i
- 40 Ford Sierra RS Cosworth
- 42 Honda Civic 1.6-16 DOHC
- 43 Honda CR-X
- 44 Lancia Beta Coupé VX
- 45 Lancia Trevi VX
- 46 Lancia Thema 8.32
- 47 Lancia Delta HF Turbo
- 48 Lancia Delta HF Integrale
- 50 Mazda 323 Turbo 4WD
- 51 Mercedes 190 2.3-16
- 52 MG Metro Turbo
- 53 MG Maestro
- 54 MG Montego
- 55 Mitsubishi Colt Turbo
- 56 Mitsubishi Lancer 2000 EX Turbo
- 57 Mitsubishi Starion Turbo
- 58 Nisan 200 SX S13
- 59 Nissan 300 ZX Turbo Z31
- 60 Nissan Sunny GTI N13
- 61 Opel Corsa A GSI
- 62 Opel Ascona GT
- 63 Opel Monza GSE
- 64 Opel Kadett D GT/E
- 66 Opel Kadett GSI
- 67 Peugeot 104 ZS
- 68 Peugeot 505 Turbo
- 69 Peugeot 405 Mi16

KMH 4

48



53



- 70 Peugeot 205 GTI 1.6
- 72 Peugeot 205 GTI 1.9
- 74 Peugeot 205 Rallye
- 75 Peugeot 309 GTI
- 76 Renault 5 Turbo
- 77 Renault Fuego Turbo
- 78 Renault 5 Alpine Turbo
- 79 Renault 11 Turbo
- 80 Renault 5 GT Turbo
- 82 Renault 21 2 Litres Turbo
- 83 Saab 900 Turbo
- 84 Seat Ibiza SXi
- 85 Talbot Sunbeam Lotus
- 86 Talbot Samba Rallye
- 87 Toyota Celica
ST165 Turbo 4WD
- 88 Toyota Corolla Twin
Cam 16 AE80
- 89 VW Golf GTI 16S Oettinger

59



- 90 VW Golf GTI Série 1
- 92 VW Golf GTI Série 2
- 94 VW Golf GTI 16S
- 96 VW Polo G40
- 97 VW Scirocco GTI/GTX 16v
- 98 Volvo 480 Turbo



61



75



79



82



84

CERTIFIÉ Nos sportives ont été évaluées par des collectionneurs respectueux de la tradition et de la traçabilité générique. Elles ne souffrent d'aucun ajout ni transformation extérieurs. Elles sont utilisées en plein air sur parcours libre et sont 100 % muscées. Elles ont été sélectionnées par des journalistes rigoureux et indépendants pour vous être servies dans les meilleurs kiosques.

KM/H
CULTURE AUTOMOBILE

KMH est édité par Les Éditions RIVA,
16 rue de la Fontaine au Roi, 75011,
Paris

[Service Abonnement] 01 40 21 82 00,
abt.riva@gmail.com

[Périodicité] Trimestriel

[N° de Commission Paritaire]
1028 K 78559

[N° ISSN] 0299-190X

[Directeur de la publication et gérant]
Edouard Dana

[Directeur de Rédaction pôle auto et
rédacteur en chef] Thibaut Amant

[Photographe] Vincent Lyky

[Assistante Rédaction] Virginie Storck

[Régie publicitaire] Philippe Janot,
tél. 06 19 03 48 94

[Directrice Artistique & couverture]
Flore Boisseau

[Graphiste] Eléa Dana

[Distribution] MLP France/Tondeur
Diffusion (Belgique)

[Service ventes] Malika Lavergne,
malika.lavergne@orange.fr

[Imprimerie] Rotimpres
C/Pla de l'Estany
17181 Aiguavivria (Espanya)

Provenance du papier : < 1500km
Taux de fibres recyclées : 0%

Eutrophisation : Ptot
0,094kg/to de papier.

**MAGAZINE CONÇU ET
RÉALISÉ EN FRANCE**



90



96

ALFA ROMEO ALFASUD TI (1973/1985)

POUR UNE POIGNÉE DE CHEVAUX

Etudiée conjointement avec Citroën (GS), l'Alfasud donnera une petite berline populaire, bicorps, à traction avant et moteur à plat ! Un complet retournement de situation pour Alfa (propulsion, 4 en ligne). Rapidement, marque oblige, la Sud sera dotée en gamme d'une sportive ti, dont le développement progressif (1 186 cm³ 68 ch seulement au départ, puis 1 286 cm³ 75 ch...) lui permettra tout de même de remporter nombre de victoires

de classe en rallyes. Il lui aura manqué un peu plus de chevaux pour contrer la VW Golf GTI 1, le châssis étant réussi. La Sud ti est collector, certes, mais n'a pas encore convaincu la majorité des Alfistes, arc-boutés sur leur propulsion. Il faudra cependant dénicher la bonne configuration (1.5 95 ch) parmi les nombreuses évolutions pour obtenir une sportive redoutable : les premières sont un peu « justes » en performances et la dernière Quadrifoglio Verde de 105 ch n'est pas la meilleure, faute à un mauvais étagement de boîte et un train avant dépassé...



La Sud ti est un régal sur les petites routes : certes « peu » puissante, mais rageuse et très bien équilibrée, c'est une excellente Alfa !

**Cote -/+
8 000/
20 000€**



**Note KM/H
7/10**

RÉVOLUTION CHEZ ALFA AVEC LA SUD : TRACTION, MOTEUR À PLAT... ET INCURSION DANS LE MONDE DE LA SPORTIVE « POPULAIRE ». LA VERSION TI A FAILLI DEVENIR UNE RÉFÉRENCE DU GENRE JUSTE AVANT LA GOLF GTI. IL A MANQUÉ DE LA PUISSANCE AU DÉPART...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 186/1 490 cm³, 68/105 ch à 6 000 tr/mn, 100/140 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
 - Disques.
 - 810/895 kg.
- Vitesse maximale 160/185 km/h, 0 à 100 km/h 13/9,5 sec., km D.A. 34/31,5 sec.

Les points à vérifier

La rouille, la rouille, la rouille ! C'était livré avec à l'époque ! C'est vraiment ce qu'il faudra traquer. Ensuite, achetez une ti complète, nombre d'accessoires cosmétiques intérieurs/extérieurs sont en pénurie. Le boxer est solide moyennant un très bon entretien. Attention, la 105 ch a un train avant raté et une boîte mal étagée... Mais par-dessus tout, le problème sera d'en trouver une à vendre : peu de survivantes et des états très variables !

ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT (1976/1989)

UN COUPÉ « GTI » ?

UNE PETITE TRACTION 4 CYLINDRES DE PLUS DE 100 CH DANS LES ANNÉES 80 ? VOILÀ LE PORTRAIT D'UNE « GTI ». SAUF QUE LA SPRINT ÉTAIT UN (JOLI) COUPÉ QUAND CE N'ÉTAIT PLUS LA MODE. ET QUE LA ROUILLE AVAIT DÉCIDÉ DE LA DÉCIMER RAPIDEMENT...

Cote -/+
3 500/
16 000€

Note KM/H
7/10



L'Alfa Romeo Alfasud Sprint est présentée au Salon de Turin en octobre 1976. Dérivée du châssis de l'Alfasud berline lancée en 1971, elle est dessinée par Giorgetto Giugiaro (Italdesign). Le coupé conserve la traction avant et le moteur boxer refroidi par eau monté en porte-à-faux avant. Au lancement (1977), la Sprint 1.3 développe 76 ch DIN pour 1 286 cm³, suivie de la 1.5 de 84 ch (1 490 cm³) en 1978. Le poids tourne autour de 900 kg, avec freins à disques aux quatre roues et suspension avant McPherson, arrière à essieu rigide guidé par bras tirés et parallélogramme de Watt. En 1979 apparaît la Sprint Veloce 1.5 (95 ch), puis en 1982 la 1.5 Quadrifoglio Verde (105 ch). Le restylage de 1983 apporte une nouvelle planche de bord, des pare-chocs en plastique et une finition améliorée. En 1984, la gamme reçoit le moteur 1.7 de 1712 cm³ et 118 ch (Sprint 1.7 QV). En 1986, la Sprint adopte des retouches de carrosserie (pare-chocs). La production cesse en 1989. La Sprint est aujourd'hui en demi-teinte chez

Avec le charme du style Giugiaro, le coupé Sprint se révèle sportif suivant le choix moteur.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 286/1 712 cm³, 76/118 ch à 5 600/5 800 tr/mn, 10,5/15 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 890/930 kg.
- Vitesse maximale 165/196 km/h, km D.A. 34,5/30,5 sec.

lesAlfistes : une ligne superbe, un charme mécanique indéniable, mais c'est une traction ce qui ne fait pas le bonheur des vieux de la vieille, et l'on ne compte pas une grande carrière en compétition hormis un Trophée circuit en Italie. Ce qui fait que la cote est encore raisonnable (sans compter le coût de restauration !). Il faut donc en profiter...

Les points à vérifier

Aujourd'hui, le principal point névralgique de l'Alfa Romeo Sprint reste la corrosion, souvent sévère sur les bas de caisse, planchers, passages de roues, tours d'amortisseurs et baie de pare-brise, pouvant toucher la structure. La mécanique boxer est fiable si entretenue, mais sensible aux fuites d'huile, au refroidissement et au respect strict des intervalles de courroies de distribution.

L'électricité d'époque est fréquemment capricieuse (masses, faisceau, commodos). Les trains roulants et freins souffrent du vieillissement des silentblochs, roulements et étriers. Enfin, certaines pièces de carrosserie et d'intérieur sont rares, et beaucoup d'exemplaires ont subi des réparations ou modifications approximatives.



ALFA ROMEO ALFETTA GT V/6 (1977/1985)

LA NOBLESSE EN PLUS

LONGTEMPS OUBLIÉE EN COLLECTION, LE COUPÉ ALFETTA GT (PUIS GTV) A ENFIN VU SA COTE MONTER EN FLÈCHE CES DERNIÈRES ANNÉES : UNE TRAJECTOIRE MÉRITÉE TANT SA LIGNE SUPERBE ET SA NOBLESSE MÉCANIQUE RESTENT SÉDUISANTES.

Ce beau coupé à la forte personnalité prend la suite du « Coupé Bertone », et se base sur la berline Alfetta apparue en 1972. Le coupé Alfetta GT offre d'abord un 4 cylindres double arbre 1600, puis un 1800 et un 2 litres très performant qui lui permettent des résultats en compétition. Mais en 1980 le modèle s'offre un lifting-pare-chocs épais en plastique – qui lui donne une seconde jeunesse et relance sa carrière : d'autant plus qu'un V6 2,5 l de 160 ch s'invite sous le capot ! La 4 cylindres n'est pas oubliée et passe en 2 litres 130 ch. Tout s'arrête en 1985, le modèle devenant trop vieux face aux GTI... En collection, elle a été longue à démarrer, la GTV6 s'imposant logiquement en premier lieu. Reste la 4 cylindres, avec son capot plat, mais son charisme indéniable. Une belle auto, un beau moteur, presque encore utilisable au quotidien.

Les points à vérifier

La rouille, plus que jamais ! C'était le fléau et ça le reste : encore peu de restaurations intégrales, mais la cote s'élevant, on y passe plus facilement. Attention 4 cylindres et V6 réclament leur lot d'attentions, malgré une bonne solidité. Evidemment, le V6 est bien plus recherché...



**Cote -/+
6 000/
25 000€**

**Note KM/H
7/10**

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 570/2 492 cm³, 108/160 ch, 142/213 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 080/1 210 kg.
- Vitesse maximale 185/213 km/h, 0 à 100 km/h en 10,4/8,8 sec., km D.A. 33/29,7 sec.

Le passé en compétition du modèle, tant en 4 qu'en 6 cylindres, confirme son aura en collection.

ALFA ROMEO 75 3.0 V6 (1987/1993)

TRADITION RESPECTÉE

DERNIÈRE BERLINE PROPULSION DE LA MARQUE, DOTÉE DU FAMEUX V6, LA 75 A UNE AURA EN COLLECTION, MALGRÉ UN PHYSIQUE COMPLIQUÉ... ENTRE ROUILLE ET MAUVAISE MAINS, LES BEAUX EXEMPLAIRES SE FONT RARES, ET DONC CHERS.



Ceux qui l'ont déjà essayé ont adoré : il faut savoir aller au-delà du style et surtout d'une finition (très) médiocre.

Héritière de la berline Giulietta des années 70/80, la 75 en reprend la plateforme et les motorisations sous une robe cunéiforme controversée mais qui finira par séduire... Outre les 4 cylindres double arbre Alfa bien connus (la Turbo est à sauver et à ranger dans l'offre sportive), la 75 aura

aussi droit au prestigieux V6 : d'abord avec un 2,5 l bourgeois, puis en version 3 litres nettement plus sportive dès 1987 (America)... Un palmarès en rallye et sur circuit (ITCC) compléteront sa légende. Elle n'a pas un physique facile, mais il a un charme... Et puis surtout elle a un V6 3 litres qui a fait ses preuves en compétition ! C'est étrange d'ailleurs car on n'en voit pas encore beaucoup en VHC. Mais quand ça va être à la mode, attention au portefeuille.

RAPPELS TECHNIQUES

- 2 959 cm³, 192 ch à 6 000 tr/mn, 250 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/disques.
- 1 300 kg.
- Vitesse maximale 219 km/h, 0 à 100 km/h 8,5 sec., km D.A. 29,4 sec.

Les points à vérifier

Les beaux exemplaires se voient au premier coup d'œil car quand une 75 commence à partir en vrille, tout se délabre : si la voiture présente des traces de rouille, une électricité « sapin de Noël », une finition de bord qui confine à l'épave et que son beau bloc V6 baigne dans le gras noir, passez votre chemin, tout simplement. Factures, dossier, psychologie, le tri sera fait vite !

**Cote -/+
7 000/
20 000€**

**Note KM/H
6/10**



AUDI QUATTRO (1980/1991)



POINT DE RÉFÉRENCE

LA QUATTRO FUT UN JALON : POUR L'AUTOMOBILE, POUR LA MARQUE AUDI ELLE-MÊME, POUR LA COMPÉTITION... COLLECTOR DEPUIS LONGTEMPS, SA COTE EST AUJOURD'HUI FORT ÉLEVÉE.

Au milieu des années 70, Audi n'a aucune image sinon celle d'un Volvo allemand, produisant de solides berlines, modernes (design Giugiaro, traction avant), avec un soupçon d'originalité (moteur 5 cylindres en ligne). A la tête de la marque, Ferdinand Piëch, décide de bouleverser la donne. Heureusement, il peut compter sur une équipe d'ingénieurs motivés, dont

Jörg Bensinger qui a dans ses cartons l'idée d'une transmission intégrale inédite. L'idée est simple : une boîte de vitesses équipée de deux arbres de sortie, l'un vers l'essieu avant, l'autre vers l'essieu arrière. L'apparition d'un différentiel central entre les deux ponts faisant l'originalité du système quattro. L'arme lourde est dévoilée au salon de Genève du printemps 1980. L'Audi quattro est lancée. Et personne ne l'attendait. La presse internationale est dubitative : on ne se gausse pas, car la voiture est d'une qualité

exceptionnelle. De construction. Mais aussi de manière dynamique : les premiers essais font état d'un comportement routier hors norme dans les pires conditions routières et de performances avenantes avec un 5 cylindres 2,1 l de 200 ch ! Une implication en WRC dès le début 1981 met tout de suite les pendules à l'heure : Hannu Mikkola, au Monte-Carlo, dans l'ES1 du Monte-Carlo remonte en dix kilomètres la Stratos partie une minute avant lui ! La légende est née.



**Cote +/-
20 000/
75 000€**

**Note KM/H
9/10**

**La quattro est
l'archétype de la
sportive premium
des années 80, autant
qu'une Porsche 911 !**



Les points à vérifier

Si vous envisagez l'achat d'une quattro, sachez que le 5 cylindres, bien que solide (organes périphériques compris), souffre d'une très mauvaise étanchéité : il pisse l'huile dès qu'on ne resserre pas tout. L'usage du turbo est soumis aux règles d'usage, même si le moteur possède une protection thermique qui déclenche le turbo uniquement si la température adéquate est atteinte. Côté transmission, on affiche la même solidité : il n'y a que les joints de ponts qui peuvent suinter avec le temps. Le plus gros souci avec la quattro, c'est la rouille : discrète mais dramatique, elle s'impose partout ! C'est ce qui a longtemps bloqué la cote du modèle en collection, personne n'osant se lancer dans de grosses restaurations. Désormais, l'auto est chère, donc on répare.



RAPPELS TECHNIQUES

- 2 144 cm³, 203 ch à 5 500 tr/mn, 29,5mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 300 kg.
- Vitesse maximale 215 km/h, 0 à 100 km/h 7,6 sec., km D.A. 28,6 sec.

BMW 323i E21 (1977/1982)

Note KM/H
7/10

Cote -/+
**9 000/
28 000€**



AVANT M

LA PREMIÈRE SÉRIE 3 A REPRIS LE FLAMBEAU DE LA SÉRIE 02. ET C'EST EN ADJOIGNANT UN 6 CYLINDRES QUE LA E21 S'EST OFFERT UNE CERTAINE AURA SPORTIVE... SANS CONNAÎTRE DE VERSIONS M QUANT À ELLE.



La BMW 323i (E21) apparaît en septembre 1977 comme version haut de gamme de la Série 3 lancée en juillet 1975. Conçue pour offrir des performances de référence dans le segment des compactes sportives, elle reprend l'architecture classique BMW : propulsion, moteur longitudinal avant et trains roulants à jambes McPherson à l'avant et essieu arrière indépendant à bras semi-tirés. La 323i reçoit le six-cylindres en ligne M20B23 de 2 316 cm³, alimenté par injection mécanique Bosch K-Jetronic, développant 143 ch. La boîte manuelle 5 rapports est proposée en option (4 rapports de série au début). En 1979, de légères améliorations de finition et d'équipement apparaissent. Le restylage de 1980 apporte de nouveaux pare-chocs en plastique, des feux arrière élargis, un tableau de bord revu. En 1981-1982, les réglages de châssis et d'insonorisation progressent, tandis que l'équipement se modernise (direction assistée et vitres électriques selon marchés). La production de la 323i E21 cesse fin 1982,

l'E30 prenant le relais en 1982-1983. La 323i aurait pu être la meilleure sportive « compacte » de grande série de son époque, si elle n'était pas « dépassée » par le mouvement « GTI », Golf en tête : plus légère, plus vélocé, presque aussi rapide, et plus sûre avec la traction, la Volkswagen était aussi bien moins onéreuse. De fait la 323i sera restée une sportive bourgeoise compte tenu de son 6 cylindres, et perçue comme moins moderne sur le plan technique... mais avec quels succès en compétition pour la génération E21 !

La première Série 3 dans sa version de pointe offre la noblesse du plus beau 6 en ligne du monde.

RAPPELS TECHNIQUES

- 2 316 cm³, 143 ch DIN à 6 000 tr/mn, 190 Nm.
- Boîte 4/5 vitesses.
- Disques.
- 1 140 kg.
- Vitesse maximale 190 km/h, 0 à 100 km/h 8,5 sec.

Les points à vérifier

Les points névralgiques de la BMW 323i E21 concernent d'abord la corrosion, fréquente sur bas de caisse, passages de roues, planchers, tours d'amortisseurs et baie de pare-brise. Le 6 cylindres M20 est robuste mais sensible au circuit de refroidissement (radiateur, durites, pompe à eau) et à l'entretien de la distribution par courroie. L'injection K-Jetronic peut devenir capricieuse avec l'âge. Trains roulants (silentblochs, rotules) et direction prennent du jeu.

BMW M5 E28 (1985/1987)

**Cote -/+
35 000/
80 000€**



**AVEC LA PREMIÈRE
M5, BMW INVENTE LA
BERLINE SUPERCAR !
CETTE BERLINE SÉRIEUSE
SURPRENDRA PLUS D'UN FERRARISTE...
AUJOURD'HUI ENCORE.**

UNE SUPERCAR À 4 PORTES



Dn juin 1981, BMW dévoile la seconde génération de Série 5, le type E28. Elle constitue davantage une grosse évolution technique (trains roulants) et esthétique (intérieur particulièrement) de la précédente génération, et ce n'est qu'en 1984 que la M535i est reconduite sans grands changements... Il faut attendre encore un

an avant de voir apparaître la première M5 ! Elaborée par Motorsport, la M5 reçoit le moteur de la supercar M1, soit le 6 cylindres - 3,5 litres - 24 soupapes avec une injection Motronic et délivrant 286 ch à 6 500 tr/mn. A cette époque, aucune berline au monde ne fait mieux... Avec 2 241 exemplaires produits, la bête est rare et recherchée : doubler en famille une Porsche 911 ou une Ferrari 308 GTB contemporaine, c'est tout de même coquet.

Elle partage son moteur et ses performances avec la M1 : la M5 E28 demeure un formidable OVNI de la route.

**Note KM/H
9/10**

RAPPELS TECHNIQUES

- 3 453 cm³, 286 ch à 6 500 tr/mn, 34,7 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 500 kg.
- Vitesse maximale 245 km/h, 0 à 100 km/h 6,8 sec.

Les points à vérifier

C'est une machine d'exception, donc il faudra trouver une voiture qui aura eu les soins nécessaires (ce qui est souvent le cas). Sportive de connaisseurs, il faudra n'acheter que du très beau et mettre beaucoup d'argent sur la table.

BMW M3 E30 (1986/1991)

M COMME MYTHIQUE

LA PREMIÈRE M3 A LAISSÉ UNE EMPREINTE PHÉNOMÉNALE SUR LE MONDE DES SPORTIVES DE GRANDE SÉRIE : SORTE DE MAXI GTI AVEC SON 4 CYLINDRES, ELLE FLIRTAIT AVEC DES GT HUPPÉES EN PERFORMANCES. UN PALMARÈS, DES SENSATIONS, UNE EFFICACITÉ, DES PERFORMANCES, UNE QUALITÉ DE FABRICATION ET UN LOGO MAGIQUE, ELLE A TOUT POUR ELLE.



C

'est en 1972 que BMW crée son département Motorsport. Mais c'est en 1978 que la première voiture de série élaborée par ce service est présentée : la supercar M1. Peu de rapport avec la première M3 ? Si, en fait : conçue pour la compétition, vendue comme une version très exclusive, toute la philosophie M

est là, avec son lot de performances et d'efficacité pure. Entre les deux, les M535i et M5 créeront aussi l'idée de berlines sportives conventionnelles d'allure, avec des performances de GT d'exception... Enfin, la M3 E30 va permettre à BMW d'entrer en compétition dans le Groupe A. Essentiellement sur circuit (mais aussi en rallyes !), dans les divers championnats nationaux et européen de Tourisme. La Série 3 E30 reçoit ainsi un 4 cylindres 2,3l

de 200 ch, des trains roulants optimisés, une boîte adaptée et une aérodynamique revue en vue d'homologation, avec un couvercle de malle spécifique recouvert d'un aileron et un spoiler avant, tandis que les ailes s'enflent pour laisser passer une monte plus généreuse. De nombreuses séries limitées verront le jour, commémorant pilotes et victoires, tandis que des Sport Evolution amèneront en trois séries la M3 à 238 ch pour 2,5 l.



Avec la M3, le département Motorsport va se faire connaître du grand public et débiter une longue saga.

Le choix d'un 4 cylindres va dans le sens d'une homologation Groupe A, mais celui-ci apportera le raffinement nécessaire et la puissance qui sied à toutes BMW hautement sportives.



**Cote -/+
35 000/
100 000€**

**Note KM/H
10/10**

Les points à vérifier

Plein de petits détails connus des aficionados : le tendeur de chaîne de distribution, les silentblochs du bloc 4 cylindres 2,3 l, les fuites du carter d'huile... La rouille n'est pas encore dévastatrice, mais ça n'empêche pas de surveiller d'anciennes traces de choc éventuelles. L'authenticité d'une version (comme les Evo, où les séries limitées) est à vérifier : un carnet d'entretien, un dossier, un historique limpide sont des étapes nécessaires à l'achat. A moins d'acheter une voiture qui a couru et a été remise en état « collection » pour la culbute (caisse déchirée ? Soudures ?), acheter et entretenir une M3 E30 n'est pas une opération vraiment risquée mais essentiellement coûteuse.

RAPPELS TECHNIQUES

- 2 302/2 467 cm³, 200/238 ch à 6 750/7 000 tr/mn, 24,5/26,3 mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 260/1 275 kg.
- Vitesse maximale 241/248 km/h, 0 à 100 km/h 7,5 sec., km D.A. 27,6/27,4 sec.

CITROËN VISA CHRONO (1982/1983)

**Cote -/+
7 000/
20 000€**

**Note KM/H
8/10**



PURE ET DURE

AU DÉBUT DES ANNÉES 80, CITROËN DÉCOUVRE ENFIN LE MONDE SPORTIF POUR SAUVER SA GAMME ET RAJEUNIR SA CLIENTÈLE. LA VISA VA CONNAÎTRE NOMBRE DE DÉCLINAISONS SUR CE THÈME, DONT LA « RADICALE » CHRONO !

La Chrono prend pour base la Visa II, soit la Visa restylée, sans le groin de calandre du début. La Visa a une plateforme de Peugeot 104 et un physique peu excitant, ce qui n'empêchera pas un grand succès. La Chrono est aussi le fruit d'une politique sportive, destinée à sauver Citroën économiquement (un créneau alors délaissé par PSA) et rajeunir sa clientèle. D'où nombre de versions à vocation plus ou moins de compétition. La Chrono, éditée en deux séries de 1 500 et 1 000 exemplaires, allait ainsi permettre de donner aux jeunes pilotes une arme efficace et pas chère, quasiment sans concession... C'est un collector depuis longtemps : rare, mais aussi très efficace, la Chrono demeure typique de cette époque du début des années 80 où une petite cylindrée de grande série bien étudiée pouvait tirer son épingle du jeu en rallye. Avec son look spécifique, son 1 360 cm³ 93 ch de 104 ZS2, ses 850 kg, son bon châssis et son instrumentation complète, la Visa Chrono est toujours aussi attractive pour les sportifs, la nostalgie en plus !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 360 cm³, 93 ch à 5 800 tr/mn, 12,4 mkg, carbus.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 850 kg.
- Vitesse maximale 175 km/h (limité), 0 à 100 km/h 10 sec., km D.A. 32,5 sec.



Avec son kit carrosserie, sa déco rallye, ses 93 ch et sa finition sommaire, la Chrono est sans concession.

Les points à vérifier

Pas grand chose, tout est simple. Avant tout, il faut que l'auto soit complète, au moins pour tout ce qui lui est spécifique : compliqué de trouver ces pièces. La rouille – comme sur toutes les autos de cette époque – est à surveiller, mais aussi le passé en compétition (caisse tordue ? Soudures ?). Généralement, la plupart des exemplaires ont déjà été restaurés.

CITROËN VISA MILLE PISTES (1984)

SEULS DEUX CONSTRUCTEURS OSERONT PRODUIRE DEUX MODÈLES DU GROUPE B – CES MACHINES DE RALLYES EXTRÊMES DES ANNÉES 80 : LANCIA... ET CITROËN. POUR LE DOUBLE CHEVRON, LA BONNE PIOCHE SERA BIEN CETTE VISA D'EXCEPTION.

GROUPE B

Les points à vérifier

Veillez à ce que l'auto n'ait pas tapé en course, avec un châssis tordu et maquillé. Il faudra aussi que tout l'accastillage de « série » soit complet (décoration, équipements, mécanique...) et que tout fonctionne parfaitement (transmission), mais l'avantage est que l'auto est solide. La rouille ne sera pas à négliger. En tout état de cause la Mille Pistes est collector depuis longtemps avec une cote élevée qui a permis justement de préserver les beaux exemplaires.

Poursuivant sa politique de découverte et promotion de jeunes talents en rallyes, Citroën lance à la suite de la Visa Trophée, la Visa Mille Pistes, totalement configurées pour le fameux Groupe B (qui viedra en complément de la BX 4TC), catégorie reine du rallye, voire du sport automobile à l'époque ! Issue d'un panel de préparations réalisées par plusieurs spécialistes à l'époque, la Mille Pistes de « série » (200 exemplaires pour homologation) reprend le bloc 1 360 cm³ des Visa Chrono et 104 ZS2, porté à 112 ch dans cette version routière (145 en course). La transmission est à quatre roues motrices et développée par Mathiot, avec un autobloquant à 20 % sur le pont arrière. Le tout pour un poids de seulement 850 kg... Dans sa classe de cylindrée, la Mille Pistes sera souvent imbattable. Une machine exceptionnelle : rare, performante, très efficace, la Mille Pistes fait partie du sérail des Groupe B qui constituent une légende du sport automobile. De fait, c'est déjà un collector, mais si vous en avez l'opportunité, n'hésitez pas...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 360 cm³, 112 ch à 6 800 tr/mn, 131 Nm, carburateurs.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 850 kg
- Vitesse maximale 184 km/h, à 100 km/h 10,4 sec., km D.A. 31,5 sec.



**Cote -/+
20 000/
50 000€**

**Note KM/H
9/10**

CITROËN VISA GTI (1984/1988)

MEILLEURE QUE

Dans les années 80, chez PSA, il faut de la GTI partout. Chez Peugeot, mais aussi chez Citroën. La CX a ouvert le bal, la BX, puis l'AX suivront, et aussi la Visa. Déjà déclinée à toutes les sauces sportives puisque à l'origine de la culture sportive de la marque, la Visa pouvait bien s'affranchir à son tour du logo. Mais cette fois, plus de définition radicale pour apprentis pilotes : non, sportive, mais bourgeoise ! Oui, avec son physique, ce n'était pas gagné... En attendant, elle va jouer le rôle de la « 205 GTI 5 portes » en empruntant sa mécanique

1.6 105 ch à la fameuse sochalienne. Un kit carrosserie bien dessiné, des doubles optiques, deux paires de jolies jantes, et voilà la petite lancée en 1984. 5 000 F moins chère que la Peugeot ! En 1986, elle suit l'évolution et grimpe à 115 ch... Malgré de grandes qualités, la Visa GTI ne trouvera pas vraiment son public : pas intéressante en compétition, pas assez sexy pour les bourgeois... On adore la Visa GTI ! En fait, l'essayer c'est l'adopter : la mécanique est connue, n'y revenons pas. Non, c'est sa légèreté et son comportement routier hyper sain, tout en restant joueur et sans piège qui séduit. C'est vif, dynamique, jouissif ! De quoi oublier le look...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 580 cm³, 105/115 ch à 6 250 tr/mn, 134 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 870 kg
- Vitesse maximale 188/192 km/h, 0 à 100 km/h 9,1/8,8 sec., km D.A. 30,9/30,5 sec.



La Visa GTI est une très bonne surprise : aussi puissante et agile que la Peugeot 205 éponyme, elle ajoute une certaine légèreté.

**Note KM/H
8/10**



L'AUTRE ?

COMMENT S'ATTAQUER À LA 205 GTI ? SURTOUT EN ARGUANT QUE LA VISA ÉPONYME EST PEUT-ÊTRE MEILLEURE. C'EST SANS DOUTE PRÊCHER L'IMPOSSIBLE. ET POURTANT...

Les points à vérifier

Rouille allègrement. Est souvent très mal entretenue. Finition déchiquetée. Voilà le triste portrait de celle qu'on achetait encore pour mille balles il y a peu. Mais les temps ont changé, dans l'ombre de la 205 GTI – toujours – la cote a grimpé, et les beaux exemplaires existent, finalement...

Et voilà ! Même la Visa GTI devient gentiment chère : mais que va-t-il nous rester pour jouer ?



**Cote -/+
4 000/
15 000€**



CITROËN BX SPORT (1985/1987)

Note KM/H
8/10



Cote +/-
**5 000/
16 000€**

UNE MACHINE ÉTONNANTE

FOURBIR UNE BX CHEZ UN GRAND PRÉPARATEUR, VOILÀ UNE DÉMARCHE ÉTONNANTE QUI DONNE LIEU À UNE MACHINE ATYPIQUE : À SA SORTIE, PERSONNE NE COMPREND VRAIMENT CE QUE PROPOSE LA BX SPORT...

Tout viendra par la compétition. On l'a dit avec les Visa, Citroën s'engage lourdement en rallyes dans les années 80 et même officiellement dans le Championnat du Monde des rallyes avec deux autos, dont la BX 4 TC : un monstre produit à seulement 200 exemplaires en version route, à un prix inatteignable. Pour consolider cette image sportive sur la voiture de moyenne gamme qui constitue un gros succès chez Citroën, on élabore alors une BX sportive de série plus abordable. Sur la base de la 19 GT, le préparateur Danielson se charge de faire passer la puissance de 105 à 126 ch DIN ! Avec des sphères durcies, la BX Sport offre une vraie dynamique sportive et se fait connaître avec un kit carrosserie spécifique. Prévue pour une série limitée à 2 500 exemplaires, Citroën l'intégrera finalement à la gamme jusqu'à 1987 (date d'arrivée de la GTI). Nous voilà en présence d'un excellent collector que de nombreux Citroënistes ont déjà dans leur garage : un préparateur de renom, un look spécifique, voire une série limitée, il n'en faut pas plus pour exciter les fans de la marque. Elle en vaut la peine...



La Sport c'est un peu le must have en matière de BX, un look spécifique, un préparateur connu, une relative rareté...

Les points à vérifier

Outre les points névralgiques inhérents aux BX, cette Sport n'a pas davantage à ajouter comme problèmes particuliers : vérifiez que le kit soit complet présent et en bon état, la préparation Danielson est solide. Attention, les sphères sont spécifiques. La première fournie est évidemment plus recherchée que les suivantes, mais il y en a eu 7 257 exemplaires donc pas de panique...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 905 cm³, 126 ch à 5 800 tr/mn, 17,2mkg, carburateurs.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 010 kg
- Vitesse maximale 196 km/h, 0 à 100 km/h 8,9 sec., km D.A. 30,2 sec.

CITROËN BX GTI (1987/1992)

L'AUTRE GTI 1.9

LA MYTHIQUE 205 GTI 1.9 A DES POINTS COMMUNS AVEC LA BX GTI ! LE COEUR DE CES DEUX SPORTIVES EST BIEN PARTAGÉ ET LE RAPPORT POIDS/PUISSANCE DES DEUX ASSEZ PROCHE...

Dans les années 80, Citroën voit du sport partout, dans toute sa gamme, comme tous les constructeurs français, ceci dit... De bas en haut, l'ascenseur sportif s'arrête aussi à l'étage BX pour de multiples déclinaisons, dont la GTI. Un nom usurpé sur la berline de papy ? Loin de là ! En récupérant le 1 905 cm³ de la 205 GTI 1.9, raboté de 5 ch pour

ne pas faire d'ombre à la sochalienne, la discrète berline 5 portes dessinée par Gandini offre une nouvelle dimension à son public : un aileron peu discret à l'arrière, un spoiler à l'avant, et des performances authentiquement sportives. En 1989, on pourra aussi compter sur une déclinaison 4x4 qui n'apportera rien, sur le plan sportif en tout cas, avec des perfs en retrait. Intéressante cette BX GTI : le confort Citroën avec le caractère moteur de la 205 GTI ! Etonnant cocktail qu'il faut goûter avant de se prononcer. Vous ne risquez pas grand-chose – cote basse – sinon sans doute une drôle de tête de la part de Madame quand vous ramènerez ça à la maison...

Les points à vérifier

C'est une BX : incassable, mais tout de même... C'est souvent usé de partout : un peu de rouille, des sphères HS, un habitacle au bout du rouleau, une mécanique rincée. Les pièces ne sont pas chères, mais essayez de trouver directement un bel exemplaire, ça ne sera pas beaucoup plus cher, et même au final vous y gagnerez...

RAPPELS TECHNIQUES

- v• 1 905 cm³, 125 ch à 5 500 tr/mn, 17,8mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 025 kg
- Vitesse maximale 198 km/h, 0 à 100 km/h 8,9 sec., km D.A. 30,5 sec.

Qui l'eut cru ? En arborant un sigle GTI, la BX se transforme réellement en sportive !



**Cote -/+
1 500/
10 000€**

**Note KM/H
7/10**



CITROËN BX GTI 16S/16 SOUPAPES (1987/1993)

PREMIÈRE 16S !

MALGRÉ UNE TUTELLE PEUGEOT, LA CITROËN BX A SU RESTER UNE PURE CITROËN. ET MÊME UNE SPORTIVE ACCOMPLIE AVEC CETTE GTI À CULASSE MULTISOUPAPES... LA PREMIÈRE CHEZ PSA !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 905 cm³, 160 ch à 6 500 tr/mn, 177 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/disques.
- 1 070 kg.
- Vitesse maximale 218 km/h, 0 à 100 km/h 7,9 sec., km D.A. 28,8 sec.

Les points à vérifier

Les fuites hydrauliques ne sont pas catastrophiques : tout se répare sans être plus coûteux qu'autre chose. Côté mécanique c'est solide et connu : n'achetez qu'une voiture entretenue, c'est tout. Le plus difficile sera sans doute d'en trouver une, à peine 15 000 exemplaires vendus. Tandis que la finition n'est guère endurante et que le tableau de bord se transforme volontiers en sapin de Noël.



**Cote +/-
6 000/
15 000€**

**Note KM/H
8/10**

La BX, même si elle reprend des éléments Peugeot, bénéficie de toutes les spécificités Citroën, tant techniques, qu'en matière de design (à part). En pleine fièvre sportive, à laquelle Citroën adhère bien avant Peugeot pour rajeunir son image, la BX ne manque pas la marche : bien que son look placide ne s'y prête pas, elle adopte le logo GTI (avec un 1.9 ramené à 125 ch) et bénéficie dès 1987 du nouveau bloc PSA à 16 soupapes ! Celui-là même qui viendra ensuite sur les 405 Mi16 et 309 GTI 16. La BX GTI 16S, ou 16 Soupapes après restyling, est une sportive très exotique, mais efficace ! Si vous êtes Citroëniste, la question ne se pose pas. Sinon, c'est l'occasion de découvrir un univers étonnant, où la rigueur de châssis passe par un confort absolu et inattendu. Les sensations sont très différentes avec cette suspension spécifique. Quant aux performances et à la fiabilité, tout est connu depuis longtemps !

La BX a connu de nombreuses déclinaisons sportives, la 16S étant sans doute le meilleur rapport prix/performance.



KM/H

24€
POUR 1 AN AU LIEU DE
27,80€
SOIT **13%** D'ÉCONOMIE



+ SIMPLE + RAPIDE ABONNEZ-VOUS EN LIGNE SUR ABORIVA.COM

BULLETIN D'ABONNEMENT

À retourner à : KM/H / Editions RIVA- Service Abonnement - 16, rue de la Fontaine-au-Roi 75011 Paris

Renvoyez le bon de commande correctement rempli, accompagné d'un chèque du montant de votre commande libellé à l'ordre des Editions RIVA ou de votre n° de CB + date d'expiration

- Je m'abonne **1 AN** à **KM/H** pour **24€** (Europe : 32€, Reste du monde : 36€)
4 numéros
- Je m'abonne **2 ANS** à **KM/H** pour **47€** (Europe : 63€, Reste du monde : 71€)
8 numéros
- Je m'abonne à **KM/H 100% numérique**
- 1 AN** soit **4 numéros** pour **12€**
 - 2 ANS** soit **8 numéros** pour **23,50€**
- Je m'abonne à **KM/H magazine + numérique**
- 1 AN** pour **30€** (Europe : 38€, Reste du monde : 42€)
 - 2 ANS** pour **59€** (Europe : 75€, Reste du monde : 83€)

Je vous adresse mon règlement par :

Chèque bancaire à l'ordre de : Éditions RIVA

Carte Bancaire :

N° :

Expire fin : Cryptogramme* :

Signature :

M. Mme Mlle

Nom : _____

Prénom : _____

E-mail : _____

Adresse : _____

Code postal : Ville : _____

*Les 3 derniers chiffres au dos de votre carte

CITROËN AX SPORT (1987/1991)

ON L'AURA ENTENDU CET ADAGE EN MATIÈRE D'AUTOMOBILE SPORTIVE ! IL COLLE PARFAITEMENT À L'AX SPORT, LÉGÈRE COMME TOUT, MAIS AUSSI – ET DONC – TRÈS AGILE...

LE POIDS



**Cote -/+
4 000/
15 000€**

Incroyable ! Citroën a réussi à faire passer la pilule d'un habitacle de voiture utilitaire pour sportif !

Dn présentant sa nouvelle AX, Citroën savait fort bien qu'il y aurait des déclinaisons sportives : la politique a été bonne sur la Visa, la petite nouvelle va confirmer ! Le moteur issu du TU 1 360 cm³ va aller chez Danielson pour descendre sous les fatidiques 1300 tout en prenant des vitamines. Pour le reste, Citroën fera simple en enlevant tout, sauf des roues larges (en tôle), et une vague une déco. Et voilà, comment avec 95 ch mais 715 kg on parvient à des miracles. L'AX Sport est donc légère, performante dans sa catégorie et très bien équilibrée. Ce qui finalement limitera sa carrière (prix de vente très accessible), ce seront ses carburateurs Solex, trop prompts à déjauger en fort appui, qui provoquait ainsi des coupures « éclairs » à l'accélération... Dommageables en rallyes ! Aujourd'hui, on oublie ce désagrément : l'AX Sport est devenue un fantastique collector, très rare en état d'origine, dont la cote a tendance à bien s'envoler aujourd'hui, dans la foulée de la cousine Peugeot 205 Rallye.

Les points à vérifier

Légère, la caisse souffre beaucoup : avec un passé en compétition la plupart du temps, on trouve des autos tordues, ressoudées, arceautées... Dans une optique « collection », n'achetez qu'un rare exemplaire d'origine. Idéalement série 1 (blanche) si vous êtes puristes, série 2 (fin 1988) avec pack VIP et jantes alu si vous aimez le confort et un look plus avenant. Pas grand chose à faire avec les Solex qui déjaugent en appui fort, et qui rendent compliqué les démarrages à chaud. Ça fait partie du charme...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 294 cm³, 95 ch à 6 800 tr/mn, 11,5 mkg, carbur.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 715 kg.
- Vitesse maximale 186 km/h, 0 à 100 km/h 9,2 sec., km D.A. 31 sec.

**Sans des carbus capricieux,
l'AX Sport aurait constitué à la sportives
pure et dure d'accessit parfaite !**

C'EST L'ENNEMI

Note KM/H
8/10



FIAT 127 SPORT (1978/1983)

L'ANTIBIANCHI

DOTÉE DU MÊME MOTEUR QUE L'A112 ABARTH, LA FIAT 127 SPORT N'A PAS SU S'IMPOSER AUTANT QUE L'AUTOBIANCHI DANS LE MONDE DU RALLYE. POUR AUTANT, CETTE « MINI GTI » ÉTAIT SYMPATHIQUE...

**Cote -/+
2 000/
9 000€**



**Note KM/H
6/10**

Lancée en 1971, la moderne Fiat 127 (hayon, traction) se fait restyler une première fois en 1977 : un an plus tard, on se décide à en offrir une variante sportive, engouement pour les GTI oblige... pas question de rivaliser avec les 1600 du genre, ni même les 1300, mais le créneau des mini-sportives n'est plus trop occupé que par la cousine A112 Abarth, la Peugeot 104 ZS et la MG Metro, en l'absence – momentanée – de la Mini Cooper. On emprunte donc le moteur de l'Autobianchi et on affuble la 127 sport d'accessoires sport qui font effet. Elle sera soutenue en France par un challenge en rallyes pour les amateurs. Ce qui permettra une deuxième série, avec un nouveau restyling pour la 127 en 1982 et cette fois un 1300 de 75 ch pour la Sport pour une petite année, moins intéressant sur le plan sportif. Il ne faudra pas vouloir choisir entre la 1 050 ou la 1300 : vous prendrez ce que vous trouverez ! La Fiat 127 sport n'a pas été un grand succès et ne se trouve plus aisément. Sachez donc profiter de l'occasion le moment venu.



Les points à vérifier

Ceux d'une Fiat des années 70/80 : de la rouille partout, de l'électricité fantaisiste (c'est lié). La mécanique est solide et facile à entretenir/restaurer. Attention, si l'auto est incomplète et qu'il vous manque des accessoires spécifiques à la Sport, songez à mettre des cierges à brûler, ça aidera à les trouver...

La Fiat 127 Sport n'a pas marqué grand monde à l'époque, mais c'est devenu un petit collector recherché.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 049/1 301 cm³, 70/75 ch à 6 500/5 750 tr/mn, 8,5/8,7 mkg.
- Boîte 4 vitesses.
- Disques/tambours.
- 775 kg.
- Vitesse maximale 160/164 km/h, 0 à 100km/h 13,8/13 sec., km D.A. 35/34 sec.

FIAT 131 RACING (1978/1981)

DANS L'OMBRE DE L'ABARTH

ETAIT-CE UNE 131 ABARTH DU PAUVRE ? IL Y A UN PEU DE ÇA : AVEC SON KIT CARROSSERIE ET SES DEUX PORTES, LA 131 RACING FAISAIT ILLUSION, JUSQUE DANS SA PUISSANCE TRÈS CORRECTE À L'ÉPOQUE DE 115 CH.



Les points à vérifier

La Fiat 131 Racing est d'abord sensible à la corrosion, fréquente sur bas de caisse, planchers, passages de roues, longerons et tours d'amortisseurs. Le moteur Lampredi 2 l double arbre est solide mais fragile côté refroidissement. Le train arrière rigide fatigue au niveau des silentblocs et tirants, dégradant la tenue de route. L'électricité et les accessoires vieillissent mal. Les éléments spécifiques Racing (bandes, intérieur, jantes) sont rares et coûteux à remplacer.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 995 cm³, 115 ch DIN à 5 600 tr/mn, 168 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 1 050 kg.
- Vitesse maximale 180 km/h, 0 à 100 km/h 9,5 sec.

**Cote -/+
6 000/
22 000€**

La Fiat 131 Racing est lancée en 1978 comme version sportive de la 131 Mirafiori apparue en 1974. Conçue pour amortir la carrosserie « coupé deux portes » de la 131 à grande échelle suite à l'engagement de Fiat en rallye (131 Abarth, produite elle à 400 exemplaires pour le Groupe 4), elle se distingue par un style spécifique (bandes latérales, jantes alliage, boucliers noirs) et une présentation plus sportive. Elle repose sur une architecture classique à moteur avant longitudinal et propulsion, avec essieu arrière rigide à quatre bras et barre Panhard, suspension avant McPherson et freins à disques à l'avant, tambours à l'arrière. La 131 Racing reçoit le 4 cylindres Lampredi double arbre 1 995 cm³ alimenté par deux carburateurs Weber double corps, développant 115 ch. La boîte manuelle à 5 rapports est de série. En 1978 apparaît la 131 Volumetrico Abarth (pour le marché italien uniquement, 4 portes, pas d'appendices de carrosserie), équipée d'un compresseur Roots portant la puissance à 140 ch : cela n'affecte en rien la carrière de la Racing ailleurs en Europe. En 1979-1980, la 131 est restylée (calandre, feux, intérieur modernisé) et la Racing devient Racing 2000 selon les marchés, avec améliorations de finition et de refroidissement. La production de la 131 Racing cesse en 1981 sans tambours ni trompettes...

On n'en voit jamais à vendre, la voiture n'a pas eu de succès chez nous à l'époque. Dommage, elle reste sympathique à rouler.

**Note KM/H
6/10**



FIAT RITMO ABARTH (1982/1988)

MIEUX QU'UNE GOLF ?

ELLE ÉTAIT DANS LE TRIO DES MEILLEURES GTI DU DÉBUT DES ANNÉES 80, ET PEUT-ÊTRE MÊME EN HAUT DU PODIUM, DEVANT LA GOLF GTI ! ET POURTANT, ELLE EST PASSÉE PRATIQUEMENT INAPERÇUE ! POUR SE RATTRAPER, CE N'EST DÉSORMAIS PAS SI SIMPLE...

C'est en 1978 que la Fiat Ritmo vient remplacer la berline 128, dans un style particulièrement novateur : sacrifiant à la mode du hayon, sa ligne cunéiforme est presque celle d'un show car futuriste... Son bouclier avant fait pratiquement office de calandre, et ses feux rectilignes sont inédits. C'est évidemment une traction de milieu de gamme avec principalement un 1300 essence en pièce centrale. La carrosserie se veut disponible en 3 et 5 portes. Evidemment, l'idée est de concurrencer à échelle européenne sinon mondiale (USA) le

phénomène VW Golf. Mais pour cela il faut une gamme complète, allant aussi et surtout vers le sport : la Golf GTI est la référence d'un nouveau secteur en effervescence, c'est là qu'il faut prouver ses qualités dynamiques. Le démarrage de la Ritmo n'est cependant pas à la hauteur des ambitions de Fiat. La gamme n'est pas étendue, la finition est médiocre. C'est pourquoi la réponse sportive est tardive : début 1981 c'est d'abord la 105 TC qui arrive, avec une robe évocatrice (jantes, spoiler) et un 1600 de 105 ch sous le capot. Bien, mais pas suffisant pour contrer la Golf. Alors la Ritmo part en cure chez Abarth et en ressort avec

un 2 litres double arbre carbu de 125 ch ! Cette fois, le style est plus évocateur encore (avec un becquet pour le moins torturé), mais ce sont surtout les qualités de châssis qui ressortent : des trains roulants réussis, un freinage puissant (contrairement à la Golf) et un bloc volontaire qui distille des performances supérieures à la teutonne... Mais la Ritmo paie cher son physique. La Ritmo 2 au style plus conventionnel (calandre, feux) est lancée fin 1982 et l'Abarth suit l'évolution cosmétique tout en gagnant 5 ch (130). Ça ne se vend pas davantage. Et ainsi l'on passera à côté de l'une des meilleures GTI de tous les temps...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 995 cm³, 125/130 ch à 5 900 tr/mn, 18 mkg, carburateur.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 950 kg.
- Vitesse maximale 195/200 km/h, 0 à 100km/h 7,7 sec., km D.A. 28,8 sec.





Soit la phase 1 125 ch avec sa gueule étonnante, soit la phase 2 130 ch avec une allure plus conventionnelle...



La Ritmo Abarth ou la surdouée incomprise ! Un physique jugé ingrat masquera ses incroyables performances et qualités.

**Note KM/H
9/10**

**Cote +/-
6 000/
20 000€**

Les points à vérifier

Tout ! Dans l'absolu c'est solide, mais c'est... italien. Le 2 litres est une très bonne machine, sans tare, mais qui réclame d'être nourri avec de l'huile de très bonne qualité, des bougies adaptées, et une carburation bien réglée. La carrosserie, elle, ne résistait même pas le temps de la garantie anticorrosion (d'ailleurs y en avait-il une ?). C'est comme ça que la Ritmo a disparu dans sa globalité. Quant à la finition, rien ne tenait non plus la distance. De fait, avec une version déjà peu diffusée, le taux de survie est très faible...



FIAT UNO TURBO IE (1985/1994)

BOMBA LATINA

DURANT LA PÉRIODE FASTE DES GTI, LA SURALIMENTATION A FAIT ÉCOLE... AINSI, FIAT A DOPÉ SA PETITE UNO AVEC UN TURBO, POUR DES PERFORMANCES ÉPIQUES ! TANT QU'ON RESTAIT EN LIGNE DROITE...

Remplaçant la Fiat 127 en 1983, la très moderne Uno – dessin de Giugiaro – passe au niveau supérieur avec une très large gamme, nettement plus performante que le prédécesseur. En témoigne la sportive du lot, la Turbo IE proposée à partir de 1985 : du 1300 on tire quelque 105 ch (injection électronique, soupapes au sodium !). Les accélérations de la Uno Turbo lui permettent

de rivaliser avec plus gros qu'elle, mais le train avant est dépassé par la violence de la puissance. Avec la deuxième série en 1989, la Turbo reçoit un nouveau bloc moteur, plus de puissance (118 ch) et une barre antiroulis pour essayer de faire tenir tout ça en courbe. Ça ne vous étonnera pas, on adore la Uno Turbo IE : certes, elle est loin d'être une sportive efficace sur parcours sélectif, mais ses accélérations révèlent la brutalité des turbos d'antan et les sensations sont vraiment là !

**Cote -/+
2 000/
14 000€**

**Note KM/H
6/10**



Les points à vérifier

Construction Fiat des années 80, ça ne dure pas longtemps, tout part en vrille depuis longtemps... Rouille, électricité, finition. Ajoutons une mécanique « expérimentale » qui nécessite d'être dessus et, surtout, l'engin a attiré des fans de runs à l'époque avec de lourdes préparations.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 301/1 372 cm³, 105/118 ch à 5 750/6 000 tr/mn, 15/16,4 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 920 kg.
- Vitesse maximale 197/207 km/h, 0 à 100km/h 9/8,1 sec., km D.A. 30,3/29 sec.



La Fiat Uno Turbo ne pouvait
prétendre à une attitude assez
sauvage !



**Il sera difficile de trouver un bel exemplaire en état
d'origine, mais cette mini bombe est explosive.**

FIAT X1/9 (1972/1988)

TARGA SELON FIAT

**INCROYABLE DESTIN QUE CELUI DU COUPÉ « TARGA »
X1/9 : UNE LONGÉVITÉ INCROYABLE ET PRÈS DE 170
000 EXEMPLAIRES PRODUITS ! MODÈLE UN PEU ATYPIQUE
DANS LA PRODUCTION MONDIALE, LA X1/9 FAIT
POURTANT PARTIE D'UNE ÉTONNANTE FAMILLE....**

Les points à vérifier

La carrosserie et la structure ! Ça rouille à vue d'œil ! On en a même vu réparées au plâtre ! Comme l'auto n'est pas surcotée, beaucoup rafistolent faute de budget... C'est là qu'on découvre les bienfaits d'un contrôle technique (quand il n'est pas réalisé par un « copain »). Mécaniquement c'est de la grande série, facile à entretenir et plutôt solide. Côté pièces, grâce aux clubs et pros internationaux, pas de souci...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 498 cm³, 85 ch à 6 000 tr/mn, 12 mkg, carburateur.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 920 kg.
- Vitesse maximale 183 km/h, 0 à 100 km/h 11 sec., km D.A. 33,2 sec.

La X1/9 est née dans un courant alors à la mode à la fin des années 60, initié par la Matra 530 : celui des coupés à toit amovible et moteur central ! Une petite famille où l'on trouve aussi la VW-Porsche 914. La X1/9 est sans conteste la plus réussie du lot, la plus homogène et la plus jolie. Sur la base mécanique du 1300 75 ch de la berline 128, la X1/9 évoluera doucement : 5 vitesses et bloc 1500 85 ch en 1978, plusieurs séries spéciales ou limitées, sa production est reprise par Bertone en fin de carrière. Sa ligne est aussi spécifique que charismatique, d'une époque, d'un pays, d'un carrossier. Souvent surnommée « baby Ferrari », il ne faut tout de même pas exagérer, mais l'auto est plaisante, une merveille d'équilibre, et fait toujours son effet sur son passage (d'autant qu'elle se raréfie !). Il ne faudra cependant pas se tromper : ses performances suffisantes restent modestes...

**La « Baby Ferrari » est devenue
un joujou rare et sympathique,
encore relativement abordable !**

**Cote -/+
5 000/
20 000€**

**Note KM/H
6/10**



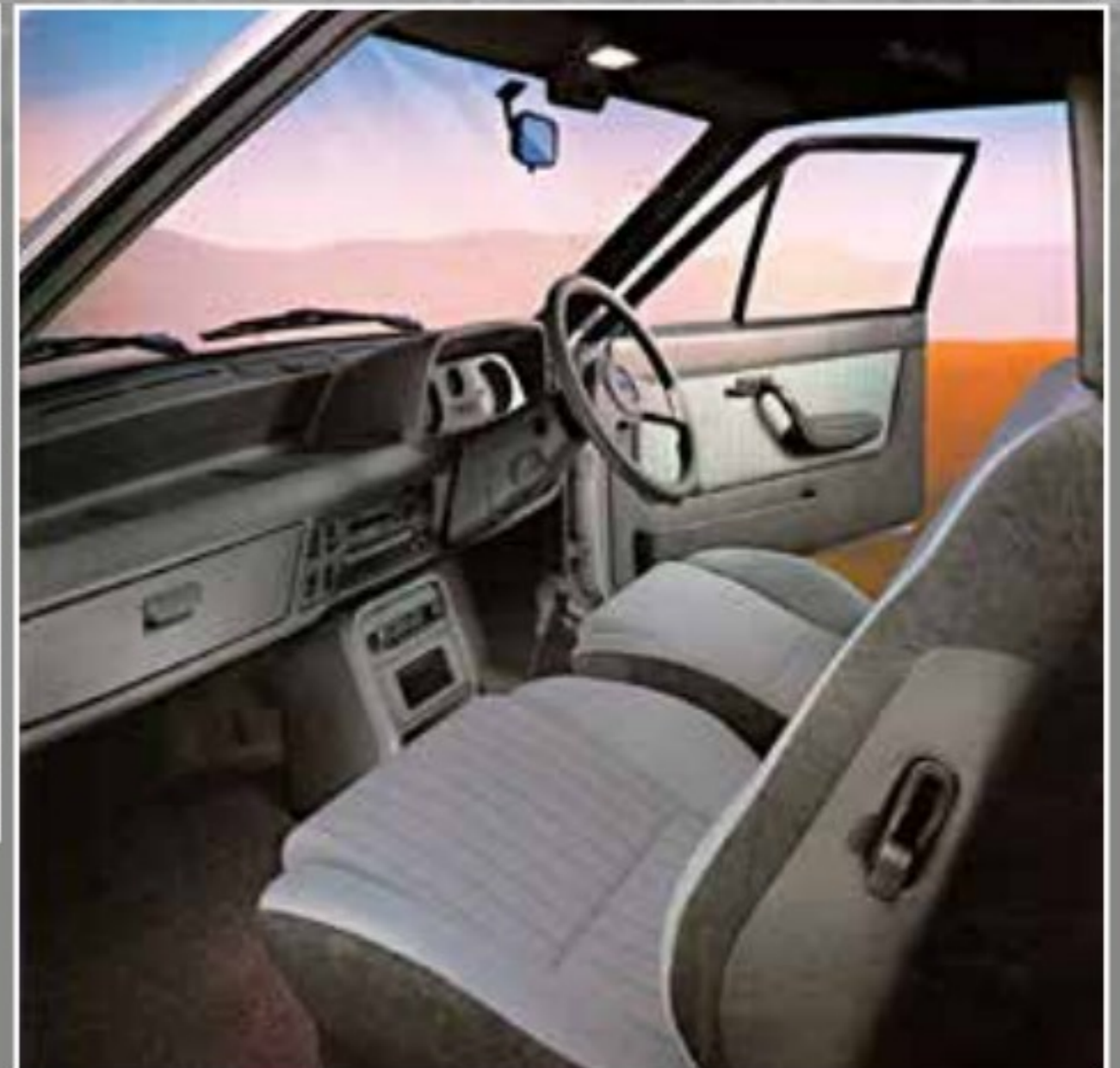
FORD FIESTA XR2 MK1 (1981/1983)

ELLE N'A PAS VRAIMENT MARQUÉ LES ESPRITS MAIS DÉMARRE LA SAGA SPORTIVE DE LA FORD FIESTA : LA PREMIÈRE XR2 VALAIT SURTOUT PAR SA PRÉSENTATION GÉNÉRALE PLUTÔT QUE PAR SES PERFORMANCES.

PREMIER PAS

Note KM/H
5/10

Cote -/+
**4 000/
14 000€**



La Ford Fiesta XR2 de première génération est présentée fin 1980 et commercialisée en 1981 comme version sportive de la Fiesta Mk1 lancée en 1976. Conçue pour donner une image dynamique à la citadine Ford face aux Peugeot 104 ZS, Autobianchi A112 Abarth voire Renault 5 Alpine, la XR2 adopte une architecture traction avant, moteur transversal et suspensions avant McPherson avec essieu arrière à bras tirés. Elle reçoit le 4-cylindres Kent "Valencia" 1 597 cm³ à carburateur double corps, développant 84 ch, associé à une boîte 4 vitesses (5 vitesses disponible en option selon marchés à partir de 1982). La XR2 se distingue par ses élargisseurs d'ailes noirs, ses jantes alliage 13 pouces, ses antibrouillards intégrés à la calandre, son liseré rouge et son intérieur spécifique à sièges sport. En 1982, la gamme Fiesta reçoit de légères évolutions de finition et d'équipement, sans modification mécanique

notable pour la XR2. La production de la XR2 Mk1 s'achève en 1983 avec l'arrêt de la Fiesta Mk1, la XR2 Mk2 (Fiesta Mk2) prenant le relais la même année avec une évolution du style et de l'équipement. Elle n'a pas réellement connu le succès à l'époque malgré de vrais arguments de finition face à ses vraies rivales (104 ZS/A112 Abarth), voire de performances : mais son 1600 l'opposait en cylindrée à de plus grosses « GTI », de fait son image en devenait troublée...

Les points à vérifier

Le moteur Kent/Valencia 1.6 est robuste mais sensible au refroidissement (radiateur, durites, pompe à eau) et aux fuites d'huile avec l'âge. Les éléments spécifiques XR2 (élargisseurs, jantes, intérieur) sont rares. Enfin, cerise sur le gâteau, ça rouille allègrement comme toutes les autos de cette époque...

La XR2 première du nom vaut davantage pour son originalité et sa présentation que par ses performances.

RAPPELS TECHNIQUES

- X1 597 cm³, 84 ch à 5 500 tr/mn, 124 Nm.
- Boîte 4/5 vitesses.
- Disques.
- 840 kg.
- Vitesse maximale 170 km/h, 0 à 100 km/h 11 sec.

FORD FIESTA XR2 MK2 (1984/1989)

C'EST (UN PEU) MIEUX !

FORD A RÉAJUSTÉ LA CARRIÈRE DE LA XR2 AVEC LA DEUXIÈME GÉNÉRATION DE FIESTA : S'ASSUMANT ENFIN COMME UNE AUTHENTIQUE « GTI 1600 », SES PERFORMANCES S'AMÉLIORAIENT... AU DÉTRIMENT D'UN CHÂSSIS TRÈS EN DESSOUS DES ATTENTES !

**Cote -/+
3 000/
13 000€**



Difficile d'expliquer l'aura que suscite aujourd'hui cette XR2 Mk2 relativement demandée en collection, techniquement elle n'est guère à son avantage.

La Ford Fiesta XR2 de deuxième génération est lancée en 1984, à la suite de la Fiesta Mk2 dévoilée fin 1983. Elle prolonge la philosophie de la XR2 Mk1 en proposant une citadine sportive accessible, face aux Peugeot 205 GTI et Renault 5 Alpine Turbo. Elle conserve l'architecture traction avant à moteur transversal, suspension avant McPherson et essieu arrière à bras tirés avec barre Panhard. La XR2 Mk2 reprend le 4-cylindres Kent/Valencia 1 597 cm³ à carburateur double corps Weber, porté à 96 ch DIN, associé de série à une boîte 5. Cosmétiquement, elle se distingue par une présentation vraiment sportive, avec spoiler, élargisseurs d'ailes, jantes alliage 13 pouces, antibrouillards intégrés et liserés latéraux. En 1986, la Fiesta Mk2 bénéficie de retouches mineures d'équipement et de finition, sans évolution mécanique majeure pour la XR2. La production de la XR2 Mk2 s'achève en 1989 avec la fin de la Fiesta Mk2, la XR2i à injection (Fiesta Mk3, 1989) prenant le relais dans la lignée sportive. Elle aurait pu avoir une meilleure carrière :

**Note KM/H
6/10**

Les points à vérifier

À l'achat, surveiller d'abord la corrosion, fréquente sur bas de caisse, passages de roues, planchers, longerons et tours d'amortisseurs. Le moteur 1.6 Kent/Valencia demande contrôle des fuites, durites, radiateur, pompe à eau et réglage du carburateur. Vérifier la boîte, l'embrayage, les silentblocs, rotules et amortisseurs. Enfin, contrôler l'état des sièges sport, garnitures, élargisseurs, jantes et autres accessoires spécifiques XR2 devenus rares en bon état.

en loupant le cap des 100 ch et en offrant un train avant conçu chez Palmolive, elle a loupé le coche et n'aura pas marqué que les fans de l'Ovale Bleu. Reste une présentation et une finition vraiment valorisante.



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 597 cm³, 96 ch DIN à 5 500 tr/mn, 132 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 860 kg.
- Vitesse maximale 180 km/h, 0 à 100 km/h 9,5 sec.

FORD CAPRI 2.8i (2011/2012)

FIN DE RACE

AU DÉBUT DES ANNÉES 80, LES COUPÉS SPORTIFS NE FONT PLUS RECETTES. AUSSI, FORD ACHÈVE EN BEAUTÉ LA CARRIÈRE DE SA CAPRI – INITIALEMENT LANCÉE EN 1969 – EN LUI DONNANT LA NOBLESSE ET LA PUISSANCE QUE LES GTI N'ONT PAS ENCORE...

Lancé en 1969, le coupé Ford Capri prend vite le surnom de « Mustang pour l'Europe » : une jolie gueule et un panel de motorisations – partagées entre Ford Allemagne et Ford UK – lui confèrent une large audience (du V4 1300 anémique, 135 à l'heure en pointe, au 6 cylindres de 3 litres en Angleterre!). La déclinaison la plus sportive viendra d'Allemagne avec la 2600 RS, capable de

rivaliser sur circuit avec la Porsche 911 ! La génération Mk2 – même recette mais physique plus lisse – aura une vocation plus GT, bien qu'un 6 en ligne 3 litres soit toujours proposé sous le capot. De là, sera présentée en 1978 la Capri Mk3 : calandre noire à doubles phares ronds, feux arrière striés et larges, dans l'air du temps... Seulement voilà, les GTI prennent désormais le pas sur les coupés, devenus moins sportifs dans l'âme. Ou plus haut de gamme. Ford fait d'ailleurs davantage parler de ses modèles XR sur

base Fiesta ou Escort auprès du public jeune et dynamique. Pour autant, on prévoit un baroud d'honneur de grande classe à la Capri : en 1982, elle est gréée avec un V6 2.8 injection (provenance Ford Allemagne), fort de 160 ch, pour une vitesse largement au-dessus des 200 km/h ! Le tout avec une finition sport-confort de bon aloi, des jantes larges et un grand becquet. Les Porsche 924 et Mazda RX7 n'en mènent pas large ! Ce sera le bouquet final, avant une fin de commercialisation en 1984 en France.

Les points à vérifier

Déjà, il faudra en trouver une à vendre : à l'époque, il n'y en a pas eu des dizaines de vendues en France ! Ensuite, le problème endémique c'est comme toujours la rouille : ça pourrit de partout. Comme ça c'est simple. Attention ensuite aux autos immobilisées depuis longtemps (injection) et aux pièces spécifiques à la version (autocollants, jantes larges, etc).

**Cote -/+
13 000/
33 000€**



RAPPELS TECHNIQUES

- 2 792 cm³, 160 ch à 5 700 tr/mn, 221 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 1 170 kg.
- Vitesse maximale 210 km/h, 0 à 100 km/h 8,7 sec., km D.A. 30 sec.

**Note KM/H
7/10**

Sportive propulsion d'un autre temps, la Capri 2.8i affiche un brillant 6 cylindres.



FORD ESCORT XR3i (1984/1989)

**Cote -/+
1 500/
9 500€**

OVALE GTI

**Note KM/H
6/10**

BIEN AVANT LA FOCUS FUT L'ESCORT... LES JEUNES ONT OUBLIÉ CETTE GTI DES ANNÉES 80 QUI DANS SON LABEL XR3 EN JETAIT CÔTÉ LOOK, ET EN AJOUTANT L'INJECTION RATTRAPAIT SON DÉFICIT DE PERFORMANCES...

La troisième génération d'Escort passait à la traction en 1980. Celle-ci s'offrait alors deux sportives dans la gamme : la XR3 (1600 96 ch) et la RS Turbo (130 ch !), sans oublier l'éphémère RS1600i (115 ch) formidable sportive. Avec le restyling de 1984, la XR3i affichait une injection bienvenue affichant 105 ch : toujours bien modeste par rapport à la concurrence, mais le look restait ravageur. Les générations suivantes renoueront avec le label RS pour être enfin à la hauteur de la catégorie. De fait, l'Escort XR3i est aujourd'hui un peu oubliée en collection... Parce qu'il n'y en a plus de belles sur le marché ! Et du coup, elle en devient originale... Parce que son look est tout de même typique de l'époque et que la qualité de finition Ford était au rendez-vous. Parce que c'est dépayasant de rouler dans une sportive de cette époque, même de puissance modeste. Parce que c'est un peu plus vaste à bord qu'une Fiesta XR2 et le voyage devient plus agréable aussi...



Les points à vérifier

Voiture complète et nickel obligatoire ! Plus de pièces spécifiques disponibles, et surtout coût de restauration dépassant la cote. Le problème est que les XR3i nickel n'existent apparemment plus : voitures usées, rouillées, pourries, mécaniques exsangues, ce sont de vrais repoussoirs. Dommage, car en bon état c'est très solide, sauf au niveau de la distribution à surveiller de près (rapprocher les changements) et des transmissions (cardans) qui en prennent plein la gueule.

**Ses performances
« moyennes »
à l'époque lui évitent
aujourd'hui
des prix inavouables.**

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 596 cm³, 105 ch à 6 000 tr/mn, 13,8mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 920 kg.
- Vitesse maximale 187 km/h, 0 à 100 km/h 10,7 sec., km D.A. 32,1 sec.



FORD ESCORT RS TURBO MK3/MK4 (1985/1990)

Note KM/H
7/10

Cote -/+
12 000/
25 000€



ALLER TROP LOIN

A VOULOIR ÊTRE LE PREMIER, LA FORD ESCORT A FINI
PAR ALLER TROP LOIN : AVEC L'ADOPTION D'UN TURBO,
LA PUISSANCE FUT LÀ. MAIS PAS LE CHÂSSIS...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 596 cm³, 132 ch à 6 000 tr/mn, 18,4 mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 950 kg.
- Vitesse maximale 206 km/h, 0 à 100 km/h 8,9 sec., km D.A. 29,5 sec.

On l'a dit, l'Escort RS1600i avait finalement constitué la meilleure alternative (avec la Fiat Ritmo Abarth) à la VW Golf GTI première du nom. Aussi, quand celle-ci prit sa retraite en 1984 au profit d'une Golf 2 GTI qui ne progressait pas en puissance (112 ch), la tentation fut grande chez tous les constructeurs de vouloir prendre la place ! Certes, nul n'avait venir Peugeot et sa 205 GTI, et la plupart se mettront à vouloir sortir des chevaux à outrance, en employant le nouveau phénomène popularisé par Renault :

La RS Turbo est un peu la fausse de l'Escort Mk3/4, mais quelle gueule et surtout quelle sauvagerie !

le turbo. Ainsi, Ford a brûlé les ailes de son Escort Mk3 avec la RS Turbo. Initialement prévue pour une homologation Groupe N avec 5 000 exemplaires pas plus pas moins, la RS Turbo avait de l'allure. Entièrement blanche avec un kit carrosserie démonstratif et des accessoires sport visibles (phares additionnels, jantes larges), elle installait sur son 1600 injection un Garrett T3 rendant la puissance à 132 ch ! Seulement voilà, malgré des améliorations, le train avant n'a pas suivi et ne faisait que cirer. Le restyling de la Mk4 – très proche – sans rien changer sur le plan technique ne permettra pas à la RS Turbo de connaître un meilleur sort.

Les points à vérifier

Il n'y eut que 650 RS Turbo première génération en France. En Angleterre l'engin est culte, d'autant que Lady Di en avait fait sa voiture personnelle ! Mêmes soucis qu'avec la RS1600i : un peu de rouille, beaucoup de tuning et pièces spécifiques introuvables.



FORD ESCORT RS1600I (1983/1984)

CHAMPIONNE DE GOLF



**Cote -/+
9 000/
30 000€**

**Note KM/H
8/10**

BOUSCULÉ SUR SON TERRAIN DE LA SPORTIVE POPULAIRE PAR UNE PETITE TRACTION NOMMÉE GOLF GTI, FORD RÉAGIRA TARDIVEMENT MAIS AVEC UNE ARME SUPÉRIEURE : LA RS1600I, QUI SUBLIMAIT LES INGRÉDIENTS DE LA CONCURRENTTE.

Ford et les sportives de grande série, ça démarre en Europe avec la Cortina Lotus. Puis la saga des Escort RS et Mexico MK1 et Mk2 : des propulsions d'une centaine de chevaux pour les RS2000, qui font la loi en rallyes et en circuit aux mains d'amateurs, un peu partout en Europe. L'arrivée de la petite Golf GTI, ses 110 ch (1600) et sa traction avant, bouscule toutes les données du genre. Ford met long à réagir : l'Escort Mk3 arrive en 1980 et propose vite une XR3, bien gaulée physiquement, avec un 1600 de « seulement » 96 ch et un train avant pas tout

à fait à la hauteur. Il faut attendre l'arrivée de la RS1600i pour bouleverser la donne en 1983 : châssis entièrement revu, avec cette fois un vrai train avant très efficace, un 1600 porté à 115 ch et une cosmétique très démonstrative ! Cette Escort dans la lignée RS se place en reine de la catégorie ou presque, car son aura n'est pas celle de la VW. De plus, son prix de vente reste un peu élevé et sa production est dite « limitée ». En 1984, la XR3 adopte l'injection et sort 105 ch (sans amélioration de son train avant). La RS1600i bien que très convaincante est retirée de la gamme en 1985, pour faire place à une nouvelle évolution de l'Escort, cette fois turbocompressée...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 596 cm³, 115 ch à 5 750 tr/mn, 145 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 940 kg.
- Vitesse maximale 190 km/h, 0 à 100 km/h 9,5 sec., km D.A. 31 sec.

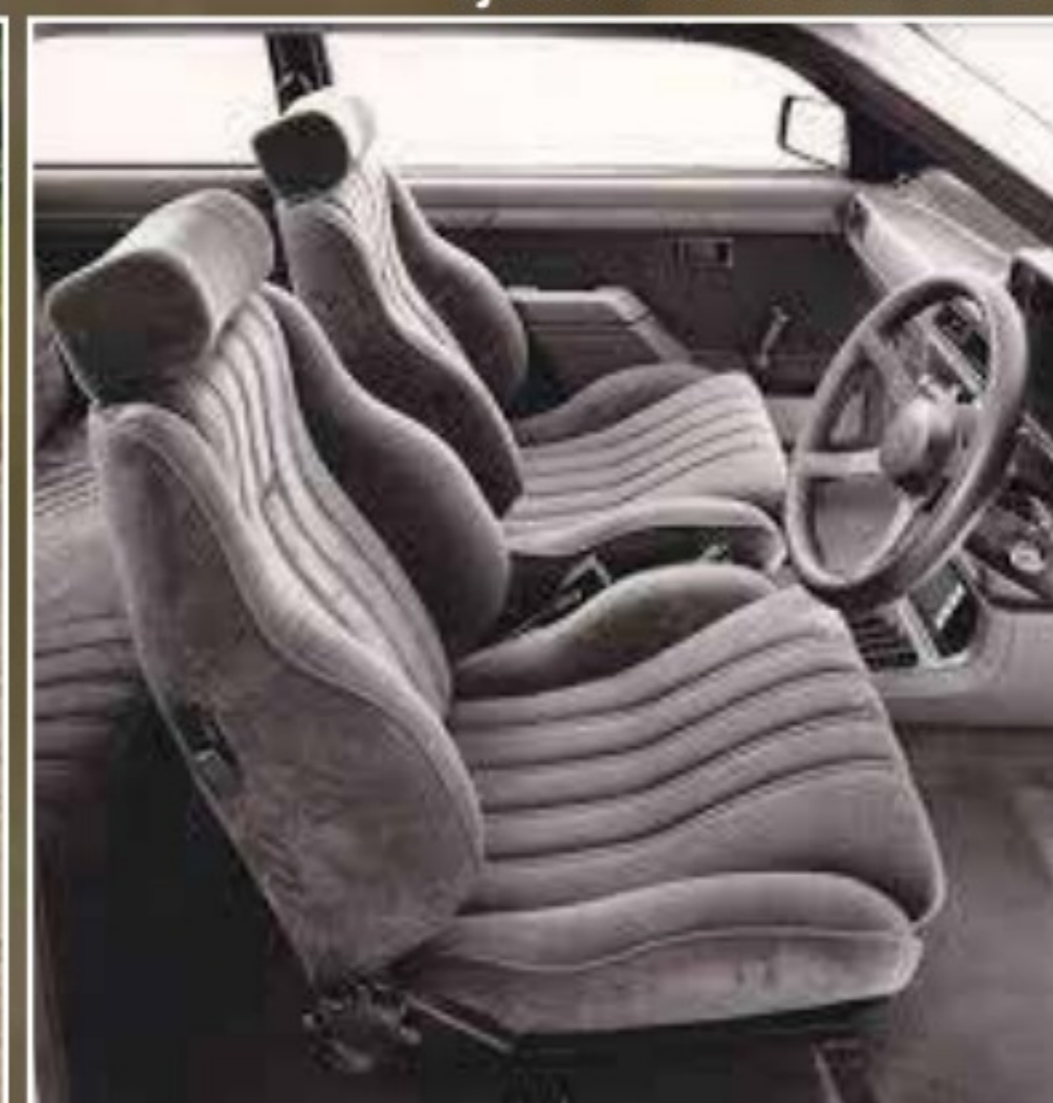
Les points à vérifier

Pas de risque de confondre une XR3 maquillée en RS1600i : cette dernière est trop spécifique de partout ! En revanche, vous n'en trouverez pas à vendre : les propriétaires les conserve avec passion, surtout en Angleterre où les prix sont démentiels. Toutefois, ça peut rouiller (normalement), et les pièces spécifiques sont introuvables.



**Les comparatifs d'époque sont clairs
la RS1600i est supérieure à la Golf GTI !**

Aux prestations
mécaniques, la RS1600i
ajoute une belle finition !



FORD SIERRA RS COSWORTH (1985/1987)

DRAGSTER DE ROUTE

Note KM/H
9/10



Les points à vérifier

Déjà il faudra en trouver une belle et d'origine : sur un peu plus de 5 500 exemplaires, très peu résident en France (environ 500 survivantes) ! La plupart coursifiées ou tunées... Les pièces d'origine d'usage sont disponibles mais hors de prix, dès lors qu'on touche à la cosmétique cela devient plus compliqué. D'où l'achat impératif d'une voiture strictement d'origine sauf si vous souhaitez courir en historique avec. Les points névralgiques du 4 cylindres 2 litres sont la dump valve et le turbo. Il faudra être vigilant aussi au faisceau électrique (trop fortes chaleurs sous le capot), et aux caisses réparées après des sorties de route !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 994 cm³, 204 ch à 6 000 tr/mn, 28,1 mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 240 kg.
- Vitesse maximale 240 km/h, 0 à 100 km/h 6,8 sec., km D.A. 26,9 sec.

DANS LA BAGARRE QUI ALLAIT RÉGNER SUR LE GROUPE A DANS LES ANNÉES 80, TOUS LES GRANDS CONSTRUCTEURS ALLEMANDS SONT LÀ. ÉVIDEMMENT, L'OVALE BLEU NE MANQUE PAS DE RÉALISER UNE DES MEILLEURES MACHINES DU LOT : LA PREMIÈRE SIERRA COSWORTH – RS – FUT UNE SACRÉE CLIENTE ET UNE MACHINE SENSATIONNELLE !

La Sierra RS Cosworth (première du nom) bénéficie d'un double héritage : celui de Ford, qui a toujours entretenu dans sa gamme et en compétition des modèles sportifs, et celui du préparateur motoriste Cosworth (qui a beaucoup travaillé avec l'Ovale Bleu), dont le savoir-faire est inégalable. De ces deux spécialistes ne pouvaient que surgir une machine diabolique : la tonitruante Sierra RS Cosworth aura marqué son époque malgré une carrière très courte. On parle ici évidemment du premier coupé – même si les berlines suivantes à deux et quatre roues motrices ont aussi fait preuve de performances et d'efficacité, sur route comme en compétition. Lorsqu'elle apparaît, la RS Cos' ne fait pas dans la dentelle : le coupé Sierra a été affublé d'un kit carrosserie impressionnant (avec une table suspendue

en guise d'aileton !), destiné à l'homologation en course évidemment. Forcément à propulsion, cette Ford spectaculaire affiche un 4 cylindres 2 litres turbocompressé de 204 ch : les accélérations sont dantesques ! Et le comportement efficace, dès lors que l'on sait piloter... Aujourd'hui encore, son allure spectaculaire et son déhanchement de fessier dans un bruit de tonnerre hantent encore les amateurs de sport automobile.



La Sierra RS Cosworth reste à jamais une machine au caractère généreux, tant dans le fond que dans la forme...

**Cote -/+
20 000/
60 000€**



HONDA CIVIC 1.6-16 DOHC (1987/1991)

LA GTI SELON HONDA

IMPOSSIBLE POUR HONDA DE FAIRE COMME TOUT LE MONDE. DANS LES ANNÉES 80 IL FAUDRA POURTANT BIEN PROPOSER UNE «GTI» CLASSIQUE : BICORPS TROIS PORTES, LA CIVIC QUATRIÈME GÉNÉRATION S'ÉQUIPAIT ALORS D'UN DOUBLE ARBRE 16 SOUPAPES...



**Cote -/+
4 500/
20 000€**



**Note KM/H
7/10**

La fiabilité et le raffinement mécanique Honda, un style très identifié, cette Civic est une GTI sympathique, mais introuvable.

La Honda Civic quatrième génération, dite Civic EF, est lancée en 1987, avec une production qui dure jusqu'en 1991 pour les versions européennes. La 1.6 16 soupapes, introduite en 1989 sur les modèles les plus sportifs (notamment la VTi selon marchés), est conçue pour combiner performances et compacité. Elle reçoit le moteur D16A6/D16Z6 de 1 590 cm³ à double arbre en tête et 16 soupapes, développant 130 ch DIN. L'architecture reste traction avant, moteur transversal, suspension avant McPherson et arrière à bras tirés avec barre de torsion. Cosmétiquement, la 1.6 16S se distingue

par des pare-chocs profilés, élargisseurs, jantes alliage spécifiques, et intérieur sport avec sièges enveloppants et volant cuir. Mais le style est loin d'être ostentatoire voire démonstrativement sportif : on est loin des Type R dernières générations ! La ligne EF conserve la silhouette compacte et anguleuse de la Civic avec hayon. La gamme reçoit de petites évolutions de finition et d'équipement entre 1989 et 1991, notamment tableau de bord modernisé. La production de cette version 1.6 16 soupapes cesse en 1991, remplacée par la Civic EG. Depuis longtemps culte chez les tuners fans de japonaises, cette Civic est aujourd'hui absolument introuvable en très bon état d'origine.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 590 cm³, 130 ch DIN à 6 800 tr/mn, 142 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 915 kg.
- Vitesse maximale 198 km/h, 0 à 100 km/h 8,6 sec., km D.A. 29,5 sec.

Les points à vérifier

Les points faibles de la Honda Civic EF 1.6 16 soupapes concernent surtout la corrosion sur bas de caisse, planchers, passages de roues et baie de pare-brise. Le moteur D16 est solide mais sensible à l'entretien : courroie de distribution à remplacer régulièrement, joints et fuites d'huile possibles. Mais le plus problématique est finalement de trouver un exemplaire d'origine : swap, tuning outrancier, cette civic a tout subi !

HONDA CR-X MK1 (1984/1988)

UNE S800 MODERNE

DANS L'ESPRIT « COUPÉ DE POCHE » OU « POCKET-ROCKET », LA PETITE CRX PREMIÈRE DU NOM RAVIVAIT LE GENRE DE LA S800 DES ANNÉES 60. LA MODERNITÉ À LA HONDA EN PLUS...

**Cote -/+
4 000/
16 000€**

**Note KM/H
8/10**



La Honda CRX de première génération est lancée en Europe en 1984 comme coupé sportif dérivé de la Civic, misant sur légèreté, agilité et efficacité. Elle repose sur une architecture traction avant à moteur transversal et suspensions McPherson aux quatre roues, associée à une carrosserie compacte à deux places strictes ou 2+2 selon versions. Dès son apparition, elle séduit par son design aérodynamique et sa faible masse, combinant plaisir de conduite et consommation réduite. En France, les versions proposées incluent d'abord la 1.5i (AF53) de 1 488 cm³ à injection électronique, développant 100 ch DIN, équipée d'une boîte 5, qui offre une vitesse maximale d'environ 190 km/h et une conduite vive pour un poids d'environ 830 kg. L'auto surprend par son style et son gabarit et ravive l'intérêt pour les petits coupés populaires. La finition reste basique avec des boucliers non peints. En 1986-1987, Honda introduit la 1.6i 16 (AS53), moteur 1 590 cm³ à double arbre à cames et 16 soupapes, développant 125 ch DIN et permettant une pointe proche de 200 km/h tout en conservant l'agilité caractéristique du modèle européen. La finition est plus agréable, et la version est reconnaissable à sa bosse de capot (moteur ZC1). Sa production cesse en

A l'époque, la CRX première du nom a défrayé la chronique : le concept donnait de l'originalité au mouvement GTiste.



1988, remplacée par la deuxième génération qui approfondit les caractéristiques sportives et introduit des versions encore plus puissantes et raffinées. La CRX Mk1 reste une icône des compactes sportives légères des années 80, appréciée pour sa dynamique et son efficacité.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 488/1 590 cm³, 100/125 ch à 5 750/5 500 tr/mn, 130/141 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 825/895 kg.
- Vitesse maximale 190/200 km/h, 0 à 100 km/h 8,5/9,6 sec., km D.A. 31,1/29,9 sec.

Les points à vérifier

Avant achat, contrôler la corrosion, fréquente sur bas de caisse, passages de roues arrière, planchers et tours d'amortisseurs, ainsi que la baie de pare-brise et le toit ouvrant. Vérifier les fuites d'huile au joint de cache-culbuteurs et carter, le bon état de la courroie de distribution et le fonctionnement de l'injection. Contrôler également l'électricité, feux et commodos, et l'état de l'intérieur et des sièges, souvent usés. Attention, beaucoup de tuning sur ce modèle !

LANCIA BETA COUPÉ VX (1983/1984)

BIJOU MÉCONNU

ON EST PASSÉ À CÔTÉ À L'ÉPOQUE : LES COUPÉS N'ÉTAIENT PLUS À LA MODE, LANCIA MISAIT SUR LA DELTA, ET UN COMPRESSEUR N'ÉTAIT PAS UN TURBO... AJOUTONS QU'ELLE N'ÉTAIT NI PROMUE NI DONNÉE ET L'ON COMPRENDRA POURQUOI LA BETA VX EST UN PETIT BIJOU OUBLIÉ.

Les points à vérifier

La Beta VX Volumex est globalement robuste mécaniquement, mais requiert un entretien rigoureux et une inspection minutieuse avant achat. La corrosion est le problème n° 1 : rouille fréquente sur bas de caisse, planchers, passages de roues, points de fixation de suspension et longerons, pouvant atteindre la structure. Le compresseur Volumex et son moteur suralimenté demandent une attention particulière : vérifier l'absence de fuites d'huile, l'état du circuit d'huile spécifique au compresseur et l'entretien des courroies d'entraînement, sensibles à l'âge et à l'humidité. Le faisceau électrique et les composants électriques sont sujets à forts caprices suivant la corrosion des masses. Enfin, la rareté des pièces de carrosserie et d'intérieur rend toute restauration coûteuse et complexe.

Elle n'intéressera sans doute qu'une poignée d'esthètes connaisseurs, mais cette Beta VX est une vraie pépite.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 995 cm³, 135 ch DIN à 5 500 tr/min, 206 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 095 kg.
- Vitesse maximale 200 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec.



**Note KM/H
7/10**

La Lancia Beta Coupé VX, dite Volumex, est la version la plus sportive de la Beta Coupé, introduite en juin 1983 dans le cadre du dernier cycle d'évolution de la gamme Beta, après la berline, le coupé standard et le break-coupé HPE. Cette génération Volumex est équipée d'un moteur 2 litres double arbre à cames en tête suralimenté par compresseur volumétrique Roots, avec un taux de compression abaissé à 7,5 : 1. Il développe 135 ch, entraînant les roues avant via une boîte 5. La Volumex se distingue par un bossage sur le capot pour l'admission d'air, un spoiler avant, un becquet arrière en caoutchouc et des réglages de suspension plus fermes. Mais l'ensemble reste formidablement discret. La production totale s'est finalement limitée à environ 1 272 exemplaires, la gamme Beta cessant en 1984, certains marchés vendant encore des stocks jusqu'en... 1987 ! Le modèle reste aujourd'hui très recherché par les amateurs de Lancia classiques : le charme du coupé Beta (qui aura surtout marqué les années 70 avec des versions plus standard) associé à cette technique "exotique" de suralimentation et à une rareté réelle de la version en font effectivement une petite pièce de collection...

**Cote -/+
9 000/
33 000€**



LANCIA TREVI VX (1980/1984)



LA TREVI VX, C'EST EN QUELQUE SORTE LA BETA VX FAMILIALE : D'UN STYLE ASSEZ TRADITIONNEL – SAUF À BORD –, CETTE BERLINE CACHAIT BIEN SON JEU, AFFICHANT DE BELLES PERFORMANCES POUR L'ÉPOQUE.

COMPRESSEUR FAMILIAL

La Lancia Trevi est présentée en mai 1980 comme version trois volumes de la Beta, développée pour concurrencer les berlines familiales haut de gamme tout en offrant raffinement et conduite dynamique. En 1982, Lancia lance la variante Volumex, appelée VX, la version la plus performante de la Trevi. Elle utilise le moteur 2 litres double arbre à cames suralimenté par un compresseur volumétrique Roots, couplé à un carburateur, qui développe 135 ch comme sur le coupé. La suralimentation procure une réponse linéaire à l'accélérateur et une bonne souplesse à bas régime. Esthétiquement, la Trevi VX se distingue par des finitions soignées, un spoiler avant discret et un design trois volumes élégant mais sobre, avec des détails spécifiques à cette version. L'accueil public est mitigé : la motorisation séduit par sa vivacité, mais la ligne conservatrice et la concurrence interne (Delta) limitent les ventes. La production évolue légèrement jusqu'en 1983, puis la Trevi et la Volumex sont arrêtées en 1984, remplacées par des modèles plus modernes comme la Prisma et la Thema. La production totale de la Trevi Volumex est d'environ 3 800 exemplaires, en faisant une version rare et recherchée. En France, elle n'a eu aucun succès, c'est donc une sorte de graal de plus pour le Lanciste hexagonal. Quant aux autres amateurs de sportives youngtimers, encore faudrait-il qu'ils sachent qu'elle a existé...

**Cote -/+
5 000/
22 000€**

**Note KM/H
6/10**

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 995 cm³, 135 ch DIN à 5 500 tr/min, 206 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 210 kg.
- Vitesse maximale 200 km/h, 0 à 100 km/h 10 sec., km D.A. 31,5 sec.

Les points à vérifier

La Trevi VX souffre d'une corrosion fréquente sur les bas de caisse, passages de roues, planchers et longerons, pouvant affecter la structure. Le moteur suralimenté par compresseur Roots est solide mais exige un entretien strict : vérifier fuites d'huile, état du compresseur et courroies d'entraînement, sensibles à l'âge et à l'humidité. L'électricité, faisceau et interrupteurs, est capricieuse. Enfin, les pièces spécifiques Volumex et l'intérieur cossu sont rares et coûteux à restaurer.



Qui connaît la Trevi VX ? Elle est pourtant précurseur de bien des berlines moyenne gamme européennes sportives des années 90...

LANCIA THEMA 8.32 (1986/1988)

CUORE SPORTIVO



FAIRE MIEUX QU'UNE BMW M5 OU UNE AUDI 200 QUATTRO. C'EST UN PEU LE CREDO QUI A PRÉVALU À LA CONCEPTION DE LA THEMA 8.32. MAIS L'IDÉE ÉTAIT SURTOUT DE FAIRE UN COUP MÉDIATIQUE EN PROPOSANT NI PLUS NI MOINS QU'UNE... BERLINE FERRARI !

**Cote -/+
13 000/
40 000€**

**Note KM/H
7/10**



Une Ferrari à quatre portes : voilà le concept de la Thema 8.32 !

Présentée au Salon de Turin en 1986, la Lancia Thema 8.32 est née d'un concept audacieux : marier l'élégance discrète d'une grande berline italienne à la mécanique d'une supercar. L'idée, portée par Cesare Fiorio (directeur sportif de Lancia) et l'ingénieur Claudio Lombardi, était d'installer dans la Thema le V8 32 soupapes de la Ferrari 308/328, résultat d'un accord industriel unique entre Lancia, Fiat et Ferrari. Conçue sur la plateforme Tipo 4 (partagée avec Alfa Romeo 164, Fiat Croma et Saab 9000), la carrosserie, dessinée par Giorgetto Giugiaro (Italdesign), conservait

une sobriété volontaire : pas d'ailerons, juste des détails distinctifs comme les jantes spécifiques et une calandre différente. Techniquement, le V8 3.0 développait environ 215 ch, entraînant les roues avant via une boîte 5. La suspension et le freinage furent renforcés pour contenir les performances. Commercialisée en 1986 (jusqu'en 1988), la Thema 8.32 fut produite à seulement 3 900 exemplaires environ, ce qui en fait aujourd'hui une rareté. À sa sortie, l'impact fut fort : admiration pour l'ingénierie et le son du V8 Ferrari, mais aussi perplexité face à une berline très coûteuse et discrète. Avec le temps, elle est devenue une icône du "sleeper" à l'italienne et un symbole de l'audace technique des années 80.

RAPPELS TECHNIQUES

- 2 927 cm³, 215 ch à 6 750 tr/mn, 285 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 400 kg.
- Vitesse maximale 236 km/h, 0 à 100 km/h 6,8 sec., km D.A. 26,8 sec.

Les points à vérifier

Le V8 Ferrari est l'objet de toutes les attentions : il faut faire les courroies de distribution tous les 40 000 km et ça nécessite la dépose partielle du moteur. Le bloc est sensible à la surchauffe et sujet à fuites d'huile. Certaines pièces basiques sont rares comme les freins. On vous passe sur les problèmes classiques des italiennes, la rouille et la finition des accessoires électriques (vitres, centralisation...), vous y êtes habitués.

LANCIA DELTA HF TURBO (1983/1993)

DANS L'OMBRE INTÉGRALE

LA DELTA INTEGRALE N'EST PAS LA SEULE DELTA SPORTIVE INTÉRESSANTE : DANS SON OMBRE L'A PRÉCÉDÉ LA HF TURBO. LA MÊME, MAIS EN DEUX ROUES MOTRICES. UNE AFFAIRE AUJOURD'HUI...

Lancée en 1983, la Lancia Delta HF Turbo représente la première véritable interprétation sportive de la Delta, conçue pour allier l'esprit GTI à l'élégance et au raffinement typiquement Lancia. Le concept était clair : proposer une compacte performante mais utilisable au quotidien, sans radicalité extrême, tout en préparant le terrain pour les futures versions de compétition. La Delta, dessinée par Giorgetto Giugiaro (Italdesign), reposait sur une plateforme moderne à traction avant. Le développement de la version HF Turbo fut supervisé par l'ingénieur Sergio Camuffo, avec l'influence de Cesare Fiorio, déjà très impliqué dans les programmes sportifs de la marque. L'appellation "HF" (High Fidelity) faisait référence au mythique club de passionnés Lancia fondé dans les années 60. Sous le capot, la HF Turbo recevait un 4 cylindres 1.6 à injection et turbocompresseur, développant 130 ch (puis 140 ch à partir de

Si la version GTie paraît un peu courte côté sport, la HF Turbo deux roues motrices est autrement plus vive.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 585 cm³, 130/140 ch à 5 500 tr/mn, 191 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 020 kg.
- Vitesse maximale 200/203 km/h, 0 à 100 km/h 9/8,7 sec., km D.A. 29,8/29,5 sec.

1986). Le châssis, abaissé et raffermi, offrait un compromis très efficace entre confort et dynamisme, tandis que l'esthétique restait relativement discrète, avec des jantes spécifiques et quelques détails sportifs. Commercialisée à partir de 1983, la Delta HF Turbo fut produite jusqu'en 1993, survivant à l'arrivée des premières Integrale. Toujours dans l'ombre de cette dernière, la HF Turbo est méconnue, rare et... accessible !

Les points à vérifier

Contrôler l'état du turbo (sifflements, jeu, consommation d'huile), les durites de suralimentation, les fuites d'huile et le circuit de refroidissement (radiateur, ventilateur, thermostat). Vérifier l'entretien, surtout la courroie de distribution. On note évidemment la corrosion : bas de caisse, ailes arrière, bas de portes et plancher. Et les soucis habituels d'électricité...



**Note KM/H
7/10**

**Cote -/+
6 000/
20 000€**



LANCIA DELTA HF INTEGRALE (1987/1994)

QUELLE CARRIÈRE !

CETTE SPORTIVE EST UN MONUMENT : SIX TITRES DE CHAMPIONNE DU MONDE DES RALLYES CONSÉCUTIFS ! EN SÉRIE, CELA SE TRADUIT PAR D'INCESSANTES ÉVOLUTIONS ET SÉRIES LIMITÉES QUI FONT AUJOURD'HUI LA LÉGENDE DU MODÈLE.

**Cote -/+
30 000/
120 000€**

**Note KM/H
10/10**

Héritière des Fulvia HF, Stratos, 037, Delta S4, la Delta Integrale avait de qui tenir en compétition ! Initialement dotée d'un 2 litres 165 ch et d'une transmission à quatre roues motrices, elle évoluera vite : 185 ch, 200 ch et 16 soupapes, puis Evo 1 à 210 ch et Evo 2 à 215 ch en fin de carrière. Une carrosserie toujours plus large, des hanches toujours plus généreuses, mais un caractère d'attaquante quelle que soit la version ! Comme la M3 E30, ou les Ford RS Cosworth, et peut-être encore plus que ces références, la Delta incarne l'épopée du Groupe A ! Plus qu'une époque et sa nostalgie, elle reste aussi une machine d'une efficacité hallucinante qui épuise son pilote... Bref, son statut de sportive extrême « culte » est amplement mérité et sa cote déjà élevée n'en restera sûrement pas là...

Les points à vérifier

Qui est le vendeur ? C'est important. Cela ressurgira sur la voiture convoitée. Evitez donc les exemplaires coursifés, et ceux modifiés bêtement (moteur, esthétique). Pas mal de beaux exemplaires full stock sont disponibles, certes à des prix de fous. Les premiers millésimes rouillent, la distribution est plus fragile encore sur les 16 soupapes (culasse), et le turbo s'utilise avec soin. Les Evo 1 et 2 sont intouchables...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 995 cm³, 165/215 ch à 5 250/5 750 tr/mn, 29/32 mkg, turbo, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/disques.
- 1 180/1 300 kg.
- Vitesse maximale 209/220 km/h, 0 à 100km/h 7,8/5,7 sec., km D.A. 28,1/26,1 sec.





Elle fut une des meilleures tractions avant, ayant même donné des lettres de noblesse au genre en compétition. La Lancia Fulvia HF est une italienne « majeure »...



On est loin du glamour italien question lignes, mais le styler brut de la Delta Integrale joue aussi dans l'aura qu'elle dégage, autant que sa mécanique virulente ou son palmarès.



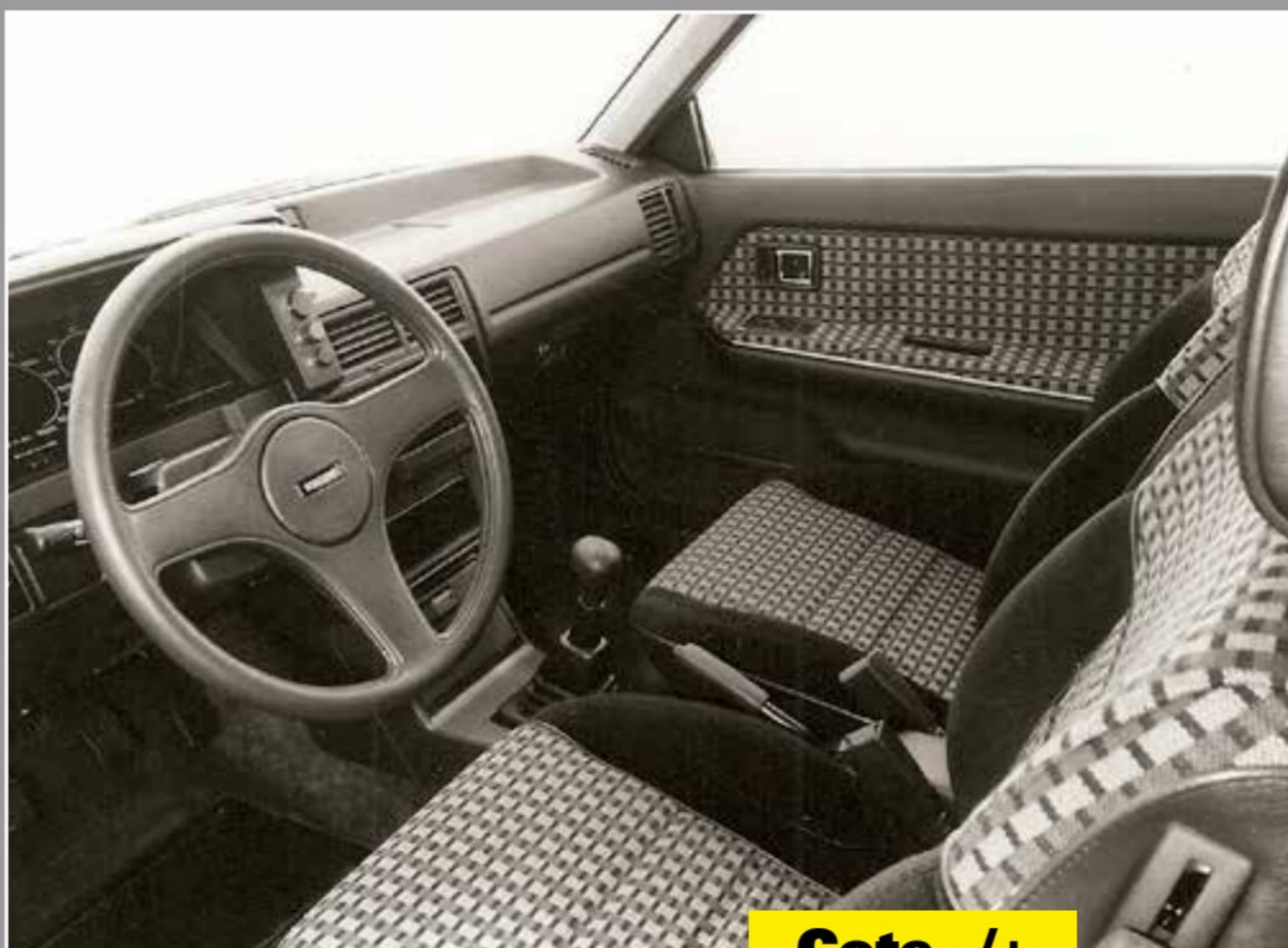
MAZDA 323 TURBO 4WD (1985/1987)



MINI GR.A

AVEC L'AURA NAISSANTE DU GROUPE A, MAZDA S'INVESTIT DOUCEMENT AVEC UNE 323 INTÉGRALE : BIEN AVANT LA FAMEUSE GTR, CETTE GÉNÉRATION BF POSAIT LES PREMIERS JALONS...

Présentée en 1985, la Mazda 323 BF Turbo 4WD est née dans le contexte de l'explosion du rallye et des « homologation spéciales » de la seconde moitié des années 80. Le concept de Mazda était de proposer une compacte à transmission intégrale capable d'offrir de vraies performances sur route tout en servant de base technologique pour des développements sportifs futurs, sans aller jusqu'à une version ultra-radical. La 323 BF (deuxième génération de 323) a été dessinée en interne chez Mazda, dans un style anguleux typique de l'époque. Le développement de la version Turbo 4WD a été piloté par les équipes d'ingénierie du centre de R&D de Hiroshima, avec une implication forte de Kenichi Yamamoto, alors président de Mazda et grand défenseur des technologies avancées (turbo, légèreté et efficacité). Sous le capot, la 323 BF Turbo 4WD recevait un 4 cylindres 1.6 turbocompressé (code moteur B6T) développant 140 ch, associé à une transmission intégrale permanente. Commercialisée entre 1985 et 1987, la 323 BF Turbo 4WD est restée relativement confidentielle. À l'époque, elle n'a pas révolutionné la catégorie des GTI : le but n'était pas de faire du chiffre de production mais bien d'homologuer une mini Gr.A.



**Cote -/+
8 000/
22 000€**

Les points à vérifier

On surveillera le bon fonctionnement de deux points techniques essentiels : le turbo et la transmission intégrale. Mais la réputation des productions japonaises en termes de fiabilité n'est plus à démontrer... Attention ça peut rouiller, bien sûr. Mais le plus dur finalement sera surtout d'en trouver un exemplaire.

**Note KM/H
7/10**

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 598 cm³, 140/150 ch à 6 000 tr/mn, 195 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 060 kg.
- Vitesse maximale 210 km/h, 0 à 100 km/h 8 sec., km D.A. 28,6 sec.

Elle n'a pas marqué les esprits à l'époque, lancée sans promotion réelle, mais cette petite machine est d'un exotisme séduisant.

MERCEDES 190 E 2.3-16 (1983/1988)

PERSONNE NE POUVAIT IMAGINER MERCEDES MOUCHER BMW OU ALFA ROMEO SUR LEUR PROPRE TERRAIN (LA BERLINE SPORTIVE) AU DÉBUT DES ANNÉES 80. NON SEULEMENT, LA 190 2.3-16 FUT UNE SURPRISE, MAIS EN PLUS ELLE AURA ÉTÉ RÉUSSIE !

LA MAXI GTI DE L'ÉTOILE

C'est la concurrence qui a amené Mercedes à proposer une berline moyenne sportive. En 1982, la 190 allait tirer la gamme vers le bas, mais aussi vers une grande modernité (aérodynamique). Et un renouveau d'image de marque. On n'imagine pas combien la 190 fut d'une importance capitale pour l'Etoile. Et la 2.3-16 allait être un ouragan : en compétition, sur circuit, elle investit le championnat

Tourisme allemand (DTM) et humilie BMW, qui devra réagir avec la première M3... C'est encore une machine moderne malgré ses quarante ans : aérodynamique (Cx 0.32) au top, mécanique (bloc 4 cylindres 2,3 l Cosworth multisoupapes) aussi solide que raffinée, du couple, des performances qui envoient encore, un comportement sain et sportif (propulsion!), et surtout, elle reste encore assez accessible. Pour combien de temps encore ? Car sa cote est en pleine ascension !

Les points à vérifier

D'accord, les Mercedes de cette époque sont en béton armé. Ce qui explique des kilométrages qui dépassent parfois les 300 000 km sans réfection majeure sur la 2.3-16 ! Mais il faut rester attentif : un dossier d'entretien est primordial, car l'engin a quand même ses défauts. Veillez au bon état du circuit de refroidissement (seul point faible de la mécanique). Le correcteur hydraulique de suspension arrière a une tendance logique au vieillissement (à l'essai, l'auto est inconduisible sur routes bosselées). Enfin, ça rouille gentiment et discrètement...

On redécouvre en collection cette Mercedes majeure dans l'histoire de la marque.



RAPPELS TECHNIQUES

- 2 299 cm³, 185 ch à 6 200 tr/mn, 235 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 220 kg.
- Vitesse maximale 230 km/h, 0 à 100 km/h 7,8 sec., km D.A. 28,8 sec.

**Cote -/+
8 000/
23 000€**

**Note KM/H
8/10**



MG METRO/TURBO (1982/1990)

**Cote -/+
1 500/
12 000€**



**Note KM/H
5/10**

COMME LES GRANDES

LE GROUPE AUSTIN-ROVER VEUT PRENDRE LE TRAIN DES GTI EN MARCHÉ AU DÉBUT DES ANNÉES 80... ET C'EST DANS LA CATÉGORIE DES « MINIS » (A112 ABARTH, 104 ZS, UNO TURBO...) QUE LA BRANCHE MG VA ÊTRE MISE À CONTRIBUTION...

Avec la sortie en novembre 1980 des ultimes exemplaires de la fameuse MGB et la fermeture définitive de l'usine d'Abingdon, on pouvait penser que le fameux label rouge appartenait désormais au passé. Au printemps 1982 cependant, les dirigeants de la nouvelle entité Austin Rover Group, formée sur les débris du groupe nationalisé British Leyland, en décident autrement : l'image sportive de la marque reste suffisamment forte. Le premier modèle à retrouver l'écusson MG sera l'Austin Metro, dotée d'un 1 275 cm³ de 71 ch, et présentée le 5 mai 1982. La présentation est résolument sportive avec jantes alliage, filets rouges, volant cuir, compte-tours et sellerie spécifique, et elle offre 165 km/h pour 43 700 F. Commercialisée en France comme un modèle Austin, et non comme une marque distincte en dépit de ses logos, la petite MG poursuit sa carrière jusqu'au

début 1990, non sans avoir connu un léger restylage (phares agrandis, nouvelles jantes, cadrans déplacés) fin 1984. Entre temps, elle sera épaulée en 1983 par la MG Metro... Turbo. Le carburateur SU est gavé par un Garrett qui porte la puissance à 94 ch et lui permet de frôler 180 km/h. En mai 1990, la gamme Metro devient Rover 100, et les versions MG disparaissent sans succession...



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 275 cm³, 71/94 ch à 6 000/6 200 tr/mn, 10/11,6 mkg, carburateur (+ turbo).
- Boîte 4 vitesses, traction.
- Disques/tambours.
- 790/840 kg.
- Vitesse maximale 165/180 km/h.

Les points à vérifier

Ce serait solide si c'était bien construit : le 1 275 cm³ est fiable, le Garrett aussi en cas de version Turbo. La suspension Hydragas l'est beaucoup moins, mais des spécialistes existent pour la recharger. Le problème réel sera de trouver non seulement un exemplaire à vendre, mais qui soit en plus assez sain pour ne pas engendrer une restauration intégrale très coûteuse. Attention, les pièces spécifiques d'accastillage sont introuvables... en France.

MG MAESTRO (1983/1991)



TEL LE PHÉNIX, LA GLORIEUSE MARQUE MG RENAÎT TOUJOURS DE SES CENDRES : ELLE EST AUJOURD'HUI CHINOISE, MAIS ELLE A LONGTEMPS INCARNÉ UN CERTAIN CHARME BRITANNIQUE, DONNANT DANS LES ANNÉES 80 UNE NOTE SPORTIVE À DES BERLINES DE GRANDE DIFFUSION.

LA MAGIE DE L'OCTOGONE



n n'avait plus revu le logo MG sur une berline familiale depuis l'abandon de la Magnette Mark IV en 1968, mais la sortie au printemps 1983 de l'Austin

Maestro va changer le cours des choses. Une version MG en est prévue d'emblée : son 1600 alimenté par deux carburateurs Weber promet de 98 à 103 ch et 175 km/h. Une boîte 5 et un équipement complet font partie de ses atouts. Après seulement quelques mois d'existence, le moteur "R" cède la place au printemps 1984 à un groupe de génération "S" dont pratiquement aucun organe n'est commun, avant de disparaître en octobre suivant : la MG Maestro 1985 est désormais équipée d'un 2 litres génération "O" alimenté par injection électronique. En France, cette version disparaîtra fin 1987, mais les MG Maestro/Montego perdurent en UK jusqu'à 1991. On trouve même une Maestro Turbo, plus performante encore car plus légère que la Montego.

**Cote +/-
1 000/
10 000€**



**Note KM/H
4/10**

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 598/1 994 cm³, 98/152 ch à 6 000/5 500 tr/mn, 13,8/22 mkg, injection/carburateur.
- Boîte 5 vitesses, traction.
- Disques/tambours.
- 1 020/1 100 kg.
- Vitesse maximale 175/203 km/h.

Ce ne sont pas les GTI des années 80 les plus cultes... Sauf en Angleterre ! Mais on adore quand même...

Les points à vérifier

Tout et rien : il faudra déjà en trouver une ! Il doit y avoir moins de dix MG Maestro roulant en France... Ensuite, rien de pire que sur n'importe quelle berline des années 80 mal construite : de la rouille, des pépins électriques dus à la rouille, des mécaniques mal entretenues donc à réviser entièrement. Une finition médiocre, des pièces spécifiques introuvables. Comme on dit, ce sont des voitures de « passionnés »...

MG MONTEGO (1985/1991)

**Cote -/+
1 000/
10 000€**

**Note KM/H
4/10**



LA M3 DE BRITISH LEYLAND

OUI, LE TITRE EST UN PEU PROVOQUANT. MAIS SACHONS MANIER L'HUMOUR ANGLAIS
COMME IL SE DOIT. EN ATTENDANT, C'EST PLUS RARE QU'UNE M3 E30...



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 994 cm³, 117/152 ch à 6 000/5 500 tr/mn, 17/22 mkg, injection/carburateur.
- Boîte 5 vitesses, traction.
- Disques/tambours.
- 1 020/1 100 kg.
- Vitesse maximale 185/203 km/h.

**Une MG Montego,
a fortiori en turbo,
c'est tout de même
plus original qu'une
Peugeot 505 ou
une R21 Turbo !**

Les points à vérifier

Quand avez-vous vu une MG Montego pour la dernière fois ? La plupart d'entre vous n'en ont même jamais croisé, y compris à l'époque. En France, c'est plus rare qu'un politicien honnête, c'est dire l'extrême pénurie du genre... Allez en chercher une en UK : vous aurez droit à une auto qui rouille de partout, aux pièces spécifiques introuvables, et à la fiabilité poétique. Un must.

La MG Montego est une version sportive de la familiale britannique Austin/Rover Montego, produite par British Leyland puis Rover Group de 1984 à 1991 sous le badge MG pour certaines variantes haut de gamme. La Montego elle-même est née en avril 1984 comme successeur des Austin Ambassador et Morris Ital, conçue pour rivaliser dans le segment des berlines compactes et moyennes à traction avant. La MG Montego

se distingue par des réglages plus sportifs que les versions standard, avec une suspension raffermie, un freinage amélioré et des attributs esthétiques spécifiques. À sa sortie, la motorisation principale est un 2.0 litres injection électronique génération "O" (EFi) d'environ 117 ch, couplé à une boîte manuelle à 5 rapports. En 1985, une version Turbo est introduite, développant 152 ch et plus de 200 km/h grâce à une suralimentation Garrett, ce qui en fait l'une des MG berlines les plus rapides de l'histoire.

MITSUBISHI COLT TURBO (1983/1987)

RATIONNELLE

SI LA PREMIÈRE GÉNÉRATION DE COLT TURBO FAISAIT MONTRE D'EXOTISME TECHNIQUE, LA DEUXIÈME DU NOM SE VOULAIT PLUS CONSENSUELLE SUR LE CRÉNEAU DES GTI...

Apparue en 1983, la seconde génération de la Mitsubishi Colt Turbo s'inscrivait dans la vague des petites sportives turbocompressées du début des années 80.

Le concept était de proposer une citadine légère, vive et accessible, capable d'offrir des sensations de « mini-GTI » tout en restant utilisable au quotidien. Mitsubishi cherchait aussi à démontrer son savoir-faire en matière de suralimentation, technologie que la marque développait déjà à la fin des années 70 sans le faire vraiment savoir. La Colt II (A150) fut conçue par les équipes internes de Mitsubishi Motors au Japon, avec une carrosserie compacte et anguleuse typique de l'époque. Le développement de la version Turbo impliqua le département moteur de Mitsubishi, alors dirigé par des ingénieurs comme Hiroshi Masuko, futur patron de la marque, qui défendait une approche mêlant performance et fiabilité. Sous le capot, la Colt Turbo recevait un 4 cylindres 1.4 (puis 1.5 selon marchés) turbocompressé développant environ 105 ch, associé à une boîte 5 (délaissant au passage l'in vraisemblable boîte 8 vitesses de la première génération !). Le poids contenu et la réponse vive du turbo lui conféraient des accélérations correctes pour sa catégorie. Commercialisée entre 1983 et 1987, la Colt Turbo resta une version relativement confidentielle : moins médiatisée que les européennes, elle ne brillait ni par un physique dévastateur ni par des performances au top de la catégorie...

**Note KM/H
5/10**

**Cote -/+
2 000/
8 000€**



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 410 cm³, 105 ch à 5 500 tr/mn, 155 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 866 kg.
- Vitesse maximale 175 km/h, 0 à 100 km/h 10,9 sec., km D.A. 32 sec.

Les points à vérifier

Comme toutes les japonaises de cette époque, c'est fiable. Ce qui n'empêche pas de bien contrôler l'état du turbo, de déceler des tentatives de « préparation ». Attention, trouver des pièces pour ce type d'auto relève un peu de la croisade...



MITSUBISHI LANCER EX TURBO (1982/1984)

EVO JURASSIC

**Cote -/+
5 000/
16 000€**

**CETTE PREMIÈRE LANCER SPORTIVE N'A LAISSÉ PRATIQUEMENT
AUCUN SOUVENIR À QUICONQUE. ELLE N'EST POURTANT
RIEN MOINS QUE L'ANCÊTRE DES FAMEUSES EVO !**

**Note KM/H
6/10**

Commercialisée entre 1982 et 1984, la Mitsubishi Lancer EX Turbo s'inscrivait dans la première vague de berlines compactes turbocompressées (Renault, Audi...). Le concept était de proposer une Lancer plus performante et technologique que les versions atmosphériques, tout en restant une voiture utilisable au quotidien et non une stricte homologation de rallye. La Lancer EX (codes châssis A175/A176) fut dessinée par le centre de style interne de Mitsubishi, avec des lignes tendues et aérodynamiques typiques du début des années 80. Le développement de la version Turbo impliqua le département moteur de Mitsubishi, avec des ingénieurs comme Shinichi Miki, responsable des groupes motopropulseurs haute performance, et une collaboration étroite avec Ralliart pour la mise au point du châssis et des réglages dynamiques. Sous le capot, la Lancer EX Turbo recevait un 4 cylindres 2.0 turbocompressé

Les points à vérifier

réparable... Mécaniquement, on trouve de quoi entretenir le bloc, ce sera plutôt l'aspect cosmétique qui devra être complet et d'origine. Bien sûr, c'est un modèle pratiquement introuvable chez nous. Exotique de lignes et de technologie, voilà une sportive eighthies pour le moins originale !

développant 170 ch, associé à une boîte 5 (propulsion). L'auto se distinguait par sa légèreté relative, sa réponse de turbo franche et des suspensions raffermies par rapport aux Lancer standard. Produite principalement pour le Japon et certains marchés d'exportation (dont l'Australie et quelques pays européens), la Lancer EX Turbo resta une version de niche. Elle contribua à asseoir la réputation de Mitsubishi en matière de motorisations turbocompressées et préfigura l'orientation sportive qui culminera plus tard avec les Lancer Evo des années 1990.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 997 cm³, 170 ch à 5 500 tr/mn, 245 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 075 kg.
- Vitesse maximale 202 km/h, 0 à 100 km/h 8 sec., km D.A. 29 sec.

**170 ch sur les roues
arrière avec un turbo
en 1982, ça devait
être rock n'roll !**



MITSUBISHI STARION TURBO (1983/1989)

LES PORSCHE À MOTEUR AVANT (PMA) ONT SUSCITÉ BIEN DES CONCURRENTES, NOTAMMENT AU JAPON : LA STARION TURBO AVAIT LA MISSION DE CONTRER LES ALLEMANDES... EN AMÉRIQUE !

ANTI-PMA !



Voilà une belle alternative effectivement aux Porsche 924/944... à moins d'opter pour une Renault Fuego Turbo !

**Cote -/+
6 500/
23 000€**

**Note KM/H
6/10**



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 997 cm³, 180 ch à 6 000 tr/mn, 290 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 250 kg.
- Vitesse maximale 220 km/h, 0 à 100 km/h 7,5 sec., km D.A. 28,5 sec.

Les points à vérifier

Le refrain est connu, c'est japonais alors c'est solide. Oui, mais cela reste un turbo et beaucoup d'exemplaires ont été lourdement modifiés. Sur le plan cosmétique, on ne trouve plus rien sinon aux USA (et encore...) et au Japon (essayez d'apprendre la langue et on reparle...).

Dévoilée au Salon de Tokyo en 1982 puis commercialisée à partir de 1983, la Mitsubishi Starion Turbo est née de la volonté de Mitsubishi de s'imposer sur le marché des coupés sportifs haut de gamme à l'ère du turbo. Le concept était clair : offrir une alternative japonaise crédible aux Porsche 924/944 et aux coupés européens, mêlant performances, technologie et confort. La Starion (code châssis A180/A183 selon les marchés) fut dessinée en interne chez Mitsubishi, avec des lignes tendues et anguleuses typiques du début des années 80, signées par l'équipe de design dirigée par Akira Ozaki. Son développement technique

fut fortement influencé par le département moteur de Mitsubishi, et par l'expérience acquise en compétition via Ralliart. Sous le long capot, la Starion Turbo recevait un 4 cylindres 2.0 turbocompressé (4G63T) développant initialement 170 ch, puis jusqu'à 190 ch sur certaines évolutions. La propulsion, associée à une boîte 5, lui donnait un caractère très typé GT, avec un équilibre entre performances et tenue de route. Commercialisée de 1983 à 1989 selon les marchés, la Starion fut diffusée principalement au Japon, en Australie et aux États-Unis (où elle était vendue sous le nom Dodge/Plymouth Conquest TSi), un peu moins en Europe puisque nous avons ce qu'il fallait chez nous !

NISSAN 200 SX S13 (1988/1994)

CHANGEMENT DE DÉCENNIE

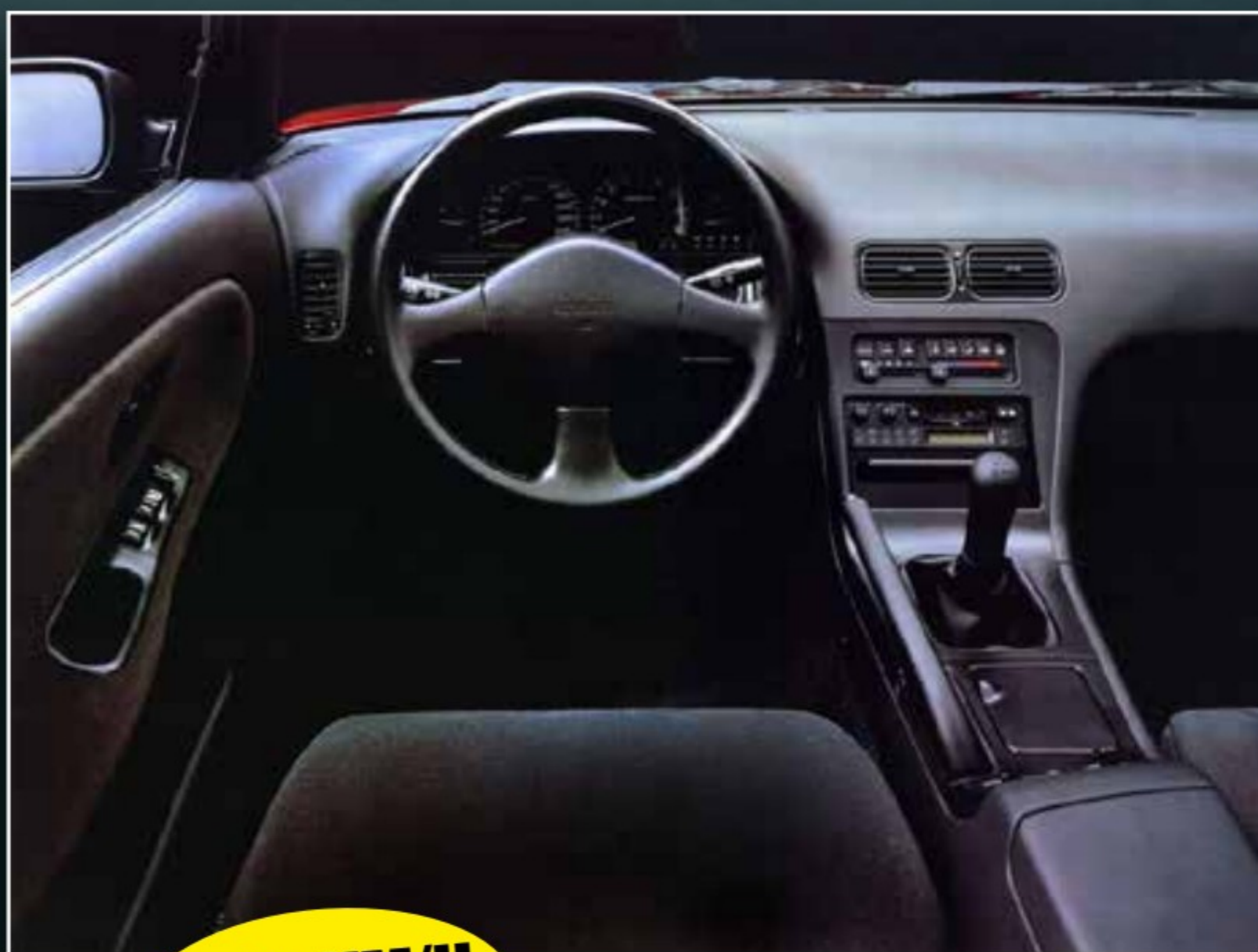
NÉE À LA TOUTE FIN DES ANNÉES 80, CETTE 200 SX A MARQUÉ PAR UN STYLE RADICALEMENT DIFFÉRENT DES ANNÉES PRÉCÉDENTES, MAIS AUSSI PAR DES PERFORMANCES ÉLEVÉES ET UNE FINITION PREMIUM. PETIT SUCCÈS EN FRANCE À L'ÉPOQUE...



Présentée fin 1988 au Japon (sous le nom Silvia) puis lancée en 1989 sur les marchés export comme 200 SX, la S13 était un coupé léger, moderne et accessible à propulsion, orienté plaisir de conduite plutôt que puissance brute. Nissan voulait renouer avec l'esprit des minis GT – bousculées par les GTI - tout en intégrant des technologies contemporaines. La S13 fut conçue au centre de design de Nissan sous la direction de Shiro Nakamura, avec des lignes fluides et aérodynamiques rompant avec les formes anguleuses des années 80. Sur le plan technique, le projet fut piloté par l'ingénieur Hiroshi Takeda, qui privilégia une architecture simple mais technologique : moteur longitudinal avant, propulsion, et une suspension indépendante à quatre roues directrices passive (HICAS sur certaines versions). Sous le capot, la 200 SX recevait le 4 cylindres CA18DET 1.8 turbo de 171 ch, associé à une boîte 5 (ou automatique). Commercialisée de 1989 à 1994, la S13 fut un joli succès chez nous pour un coupé japonais de cette gamme : saluée par la presse pour son rapport performances/prix et son comportement, elle est devenue culte dans la culture automobile des années 90.

Les points à vérifier

Le HICAS (direction à 4 roues « passive »/hydraulique selon versions) est généralement fiable dans son principe, mais ses composants peuvent s'user comme n'importe quelle pièce. Le châssis équilibré, le poids contenu et la direction précise en firent une base idéale pour le drift naissant et le tuning. Du coup, en trouver une belle d'origine devient compliqué, mais moins coûteux que les modèles préparés !



**Note KM/H
7/10**

**Cote -/+
6 000/
20 000€**

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 809 cm³, 171 ch à 6 400 tr/mn, 25,3 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 190 kg.
- Vitesse maximale 225 km/h, 0 à 100 km/h 7,5 sec., km D.A. 28 sec.

Il faut redécouvrir ce petit coupé GT qui a souffert du drift et du tuning.

NISSAN 300 ZX TURBO Z31 (1983/1989)

DÉBUT DE REDRESSEMENT

SI LA 280 ZX ÉTAIT DEVENUE (À LA SUITE DE LA 240 Z) UN GROS COUPÉ AMÉRICANISÉ, LOURD ET POUSSIF, LA 300 ZX QUI AL REMPLACE DÉCIDE DE RETROUVER DE LA SPORTIVITÉ. DE QUOI ANNONCER LA Z32 DOUBLE TURBO !

Avec cette version de la Fairlady Z, Nissan opère enfin un retour aux performances !

Dévoilée en 1983, la Nissan 300 ZX Turbo (châssis Z31) marque une rupture avec la lignée plus brute des Datsun 280ZX : le concept était d'en faire un véritable grand coupé GT moderne, plus confortable, plus technologique et plus raffiné, tout en conservant des performances élevées grâce au turbo. Nissan visait clairement les marchés américain et européen, très friands de coupés haut de gamme à l'époque. La Z31 fut conçue au centre de style de Nissan avec des lignes anguleuses et très marquées par l'aérodynamisme des années 80 (surtout avec le restyling de 1987). Sur le plan technique, le projet fut piloté par l'ingénieur Toshio Yamashita, qui privilégia une architecture classique mais efficace : moteur longitudinal avant et propulsion arrière, avec un châssis rigidifié par rapport aux générations précédentes. Sous le capot, la 300 ZX Turbo recevait un V6 3.0 VG30ET turbocompressé développant environ 230 ch sur le marché export donc la France, associé à une boîte 5 (ou automatique) et propulsion. Elle proposait des équipements avancés pour l'époque : suspensions pilotées sur certaines versions, freinage renforcé et aérodynamisme soignée (Cx 0.30). Commercialisée de 1983 à 1989, la Z31 fut produite à plusieurs centaines de milliers d'exemplaires toutes versions confondues, avec une diffusion importante aux États-Unis sous l'appellation 300ZX. Si le modèle a dépassé les 300 000 exemplaires dans le monde, sa carrière en France fut pour le moins modeste avec environ 300 unités écoulées.

Note KM/H
6/10

Cote -/+
9 000/
22 000€

Les points à vérifier

On connaît la rengaine : c'est japonais ça ne casse pas... Sauf si ça a été bidouillé côté turbo comme tous les fans de tuning à la japonaise savent le faire ! La finition n'est pas hyper endurante, aussi il faut vraiment trouver du beau matériel d'origine du premier coup.

RAPPELS TECHNIQUES

- 2 960 cm³, 228 ch à 5 200 tr/mn, 34,1 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 520 kg.
- Vitesse maximale 246 km/h, 0 à 100 km/h 8 sec.



NISSAN SUNNY GTI 16V (1987/1990)



ON A DÉJÀ CE QU'IL FAUT

COMME TOUS LES CONSTRUCTEURS JAPONAIS, NISSAN A VOULU INVESTIR LE CRÉNEAU DES GTI. MAIS QUE POUVAIT LA MÉCONNUE ET ANONYME SUNNY GTI FACE AUX RIVALES FRANÇAISES ET ALLEMANDES ? ELLE AVAIT POURTANT TOUS LES BONS INGRÉDIENTS...



**Cote +/-
4 000/
13 500€**

**Note KM/H
7/10**



La Sunny GTI 16V arrivait avec un barnum technologique qui n'en faisait pas non plus une arme fatale au chronomètre.

Les points à vérifier

Comme tout ce qui est japonais et sportif, c'est fiable mais... ultra modifié. Le tuning fait aussi des ravages sur celle-là. Et vu qu'elle a été peu diffusée chez nous, pour trouver un bel exemplaire d'origine attendez-vous à un plan sur dix ans... La mécanique, pour hi-tech qu'elle fut, reste effectivement solide. Les éléments cosmétiques sont introuvables, évidemment.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 809 cm³, 125 ch à 6 400 tr/mn, 150 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 060 kg.
- Vitesse maximale 200 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec., km D.A. 31,4 sec.

Lancée en 1987, la Nissan Sunny GTI (châssis N13) est née afin de proposer une alternative japonaise crédible aux GTI européennes, mêlant performances accessibles, fiabilité et sobriété, sans verser dans l'extravagance stylistique. La Sunny N13 fut dessinée par le centre de style interne de Nissan, avec des lignes simples et fonctionnelles typiques de la fin des années 80. Le développement de la version GTI fut piloté par les équipes d'ingénierie de Nissan à Oppama, sous l'influence d'ingénieurs comme Hiroshi Takeda, alors impliqué dans plusieurs projets sportifs de la marque. Contrairement à certaines rivales turbocompressées, Nissan privilégia une approche atmosphérique, plus linéaire et durable. Sous le capot, la Sunny GTI recevait le 4 cylindres 1.8 CA18DE à double arbre à cames en tête, 4 soupapes/cylindre et système d'admission variable, développant 125 ch, associé à une boîte 5 et à la traction avant. Le châssis raffermi, les freins améliorés et la direction précise lui donnaient un comportement vif et équilibré, mais sensiblement dans la moyenne sans être bluffant (les françaises faisaient toujours référence...). Cosmétiquement, la ligne angulaire un peu banale de la Sunny est sublime par les accessoires indispensables : jantes en 14, kit carrosserie... Commercialisée de 1987 à 1990, la Sunny GTI fut diffusée principalement en Europe et au Japon. À l'époque, son impact public fut discret face aux stars du segment comme la Golf GTI ou la Peugeot 205 GTI, mais elle s'est forgé avec le temps une réputation de compacte sportive fiable, efficace et attachante, très appréciée des connaisseurs.

OPEL CORSA A GSI (1988/1992) COMME UNE GRANDE ?

ELLE AVAIT APPLIQUÉ LES BONNES RECETTES : UN LOOK, UNE FINITION, UNE MÉCANIQUE DE 100 CH (UN PEU JUSTE POUR UN 1.6), MAIS LA CORSA A GSI N'A PAS RÉUSSI À CONVAINCRE COMME LES GRANDES SOEURS DU CRÉNEAU...

La Corsa A (code châssis S83) fut dessinée par le centre de style d'Opel à Rüsselsheim, avec des lignes simples et efficaces typiques de la fin des années 80. Le développement de la version GSi fut piloté par les équipes d'ingénierie sportive d'Opel, sous l'impulsion d'ingénieurs comme Erhard Schnell, alors responsable des motorisations performance de la marque. Opel opta pour une approche atmosphérique, privilégiant la fiabilité et la vivacité plutôt que la suralimentation. Sous le capot, la Corsa A GSi recevait

initialement le 1.6 C16SE à injection électronique de 100 ch, associé à une boîte manuelle 5 rapports et à une traction avant. Une puissance « juste » pour la catégorie, mais n'ayant à emmener que 840 kg... Le châssis abaissé, les freins renforcés et la direction précise lui conféraient un comportement équilibré, tant qu'on ne cherchait pas la même limite qu'avec des GTI françaises, surdouées de ce point de vue. Légèrement restylée (calandre, feux...) en 1990, la Corsa A GSi poursuivra une carrière en demie teinte jusqu'à 1993, recevant une évolution moteur (C16SE) en 1992 avec une injection multipoint Siemens et un catalyseur.

Les points à vérifier

Très bonne disponibilité mécanique (moteur C16SE/C16XE), plus difficile pour éléments spécifiques GSi (intérieur, pare-chocs, jantes). Sans compter une faible diffusion chez nous à l'époque et une carrière en occasion qui s'est souvent soldée par des sorties de route et une mise à la casse, la valeur faiblissant au fil des ans. C'est pourtant une sympathique petite bougresse, autrement plus efficace que la Fiesta XR2 concurrente !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 598 cm³, 100 ch à 5 600 tr/mn, 132 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 840 kg.
- Vitesse maximale 190 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec., km D.A. 31 sec.

La Corsa A GSi a vite été oubliée par les fans de GTI, il serait temps de réhabiliter les beaux exemplaires au-delà du strict cercle Opéliste.



**Note KM/H
6/10**

**Cote +/-
3 000/
13 500€**



OPEL ASCONA C 2.0i GT (1987/1988)

DANS L'OMBRE DES GTI

QUI SE SOUVIENT DE L'ASCONA GT ? CE FUT POURTANT UNE ALTERNATIVE INTÉRESSANTE ET FAMILIALE AUX GSI DE LA MARQUE, VOIRE AU COUPÉ MANTA B...

Les points à vérifier

Une mécanique très solide, donc rarement entretenue. De la corrosion comme sur toutes les voitures des années 80, mais surtout un manque complet de pièces spécifiques disponibles rayon cosmétique : il faudra acheter une auto complète et bien entretenue.

L'Opel Ascona C est la troisième génération de la célèbre familiale allemande, produite entre 1981 et 1988 et marque l'apogée de ce modèle avant son remplacement par la Vectra.

Cette génération, principalement à traction avant, s'est distinguée par une grande variété de motorisations et finitions. Parmi les déclinaisons sportives, l'Ascona 2.0i GT arrive en 1987 en réponse à une demande de performances plus affirmées dans la gamme. Son moteur 2.0 litres à injection multipoint développe 129 ch, lui permettant d'abattre le 0-100 km/h en environ 9,3 s et d'atteindre près de 193 km/h, des chiffres flatteurs pour

une traction familiale de l'époque. Cette GT se distingue visuellement et mécaniquement des autres versions Ascona par des éléments spécifiques tels que des jantes plus larges, une suspension plus ferme, et des badges « GT », reflétant son orientation plus dynamique. Deux carrosseries disponibles, berline 2 et 4 portes.

Voilà une Opel qui a connu un succès d'estime dans sa catégorie à l'époque mais qui a été complètement effacée des mémoires par la vague GTI contemporaine. On peut encore en trouver quelques exemplaires bien conservés en cherchant bien et longtemps, mais c'est une sportive familiale intéressante et aux performances malgré tout réelles et significatives.

L'Ascona GT fait partie de cette famille de sportives « discrètes » qu'il convient aujourd'hui de redécouvrir.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 998 cm³, 129 ch à 5 600 tr/mn, 18,4 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 1 050 kg.
- Vitesse maximale km/h, 0 à 100 km/h 195sec., km D.A. 31 sec.

**Cote -/+
2 000/
9 000€**

**Note KM/H
7/10**



**Cote -/+
4 000/
20 000€**

**Note KM/H
6/10**

OPEL MONZA GSE (1983/1986)



LA NOBLESSE DU 6 EN LIGNE

Présentée en 1983, l'Opel Monza GSE est née dans un contexte où Opel cherchait à proposer un grand coupé sportif, moderne et technologique, capable de rivaliser avec les références allemandes et japonaises du segment (BMW Série 6 E24, Datsun 300 ZX...). Le concept était d'offrir une voiture à la fois confortable, rapide et sophistiquée, mêlant esprit GT et caractère dynamique. La Monza (code châssis E) fut dessinée par le centre de style d'Opel à Rüsselsheim, sous la supervision de Wayne Cherry, alors directeur du design de GM Europe. Ses lignes très aérodynamiques, avec un pare-brise panoramique et un long capot plongeant, traduisaient l'optimisation de la traînée et l'esthétique futuriste du début des années 80. Le développement technique fut piloté par les équipes d'ingénierie d'Opel Performance, avec des ingénieurs comme Erhard Schnell impliqués dans la mise au point des motorisations. Sous le capot, la Monza GSE recevait principalement le 6 cylindres en ligne 3.0 (C30NE) à injection, développant 180 ch, associé à une boîte 5 vitesses ou automatique. Elle se distinguait par une suspension raffermie, sans nuire au confort, un freinage amélioré et une direction plus directe que sur les Monza standard. Commercialisée de 1983 à 1986, la version GSE a marqué une partie du public « sportif » de l'époque : les nostalgiques des Commodore des années 70 d'une part, les esthètes avides de performances et de mécaniques nobles face aux petites GTI. Pas donnée, lourde, propulsion donc d'un autre temps, sa diffusion restera malgré tout limitée...

C'EST UNE « FIN DE RACE » : CELLE DES GROS COUPÉS NOBLES FACE AUX PETITES GTI TURBULENTES. PAS AUSSI EFFICACE, MAIS SÉRIEUSEMENT PERFORMANTE, LA MONZA GSE ÉTAIT FINALEMENT UNE VOITURE D'ESTHÈTES NOSTALGIQUES DES ANNÉES 70...

RAPPELS TECHNIQUES

- 2 969 cm³, 180 ch à 5 800 tr/mn, 24 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 370 kg.
- Vitesse maximale 210 km/h, 0 à 100 km/h 8,5 sec.



Les points à vérifier

La rouille en premier lieu. Pour le reste, les Opel de cette époque étaient conçues dans du béton armé. Si l'entretien était effectué correctement. On ne pourra donc aligner que des banalités applicables à tous les modèles : injection grippée en cas de longue immobilisation, disponibilité des pièces cosmétiques (accessoires spécifiques) réduite à peau de chagrin.

La Monza GSE en imposait dans les années 80 : ce gros coupé à 6 cylindres affichait un look musclé et moderne.



Toute de blanc vêtue, la Kadett GT/E fut une des rares tractions Opel sportives à tenir le pavé correctement !

**Cote -/+
5 000/
16 000€**

**Note KM/H
7/10**

Les points à vérifier

La rouille, mais pas trop. La mécanique ? Indestructible ? Non, le vrai point c'est bien l'équipement extérieur, avec par exemple des jantes spécifiques très exposées, ou encore spoiler et becquet qui peuvent être absents à force de changer de main et d'être abandonnée dans des granges au creux de la vague.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 796 cm³, 115 ch à 5 800 tr/mn, 15,4 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 980 kg.
- Vitesse maximale 187 km/h, 0 à 100 km/h 9,6 sec., km D.A. 31,3 sec.

Sa faible diffusion en France laisse les opportunités assez rares, mais son manque d'aura limite sa cote : profitez-en si l'occasion se présente !



OPEL KADETT D GT/E (1983/1984)

COMME L'ÉCLAIR

CHAPÔ LA KADETT GTE GÉNÉRATION D N'A PAS USURPÉ L'EMBLÈME DE SA CALANDRE : ELLE N'AURA EXISTÉ QUE DEUX MILLÉSIMES ! APPARUE TARDIVEMENT SUR LE MARCHÉ, ELLE AVAIT POUTANT DE BONS ARGUMENTS FACE AUX REINES DU CRÉNEAU GTI.

Lorsque la nouvelle Kadett D apparaît en 1980, c'est la révolution du côté du Blitz : on passe à la traction avant ! Une large gamme est déployée pour cette berline compacte très sérieuse, sans grand charme avec sa caisse carrée. Et Opel se rend compte qu'il est complètement passé à côté du mouvement GTI alors en plein feu d'artifices. Ce n'est donc qu'en 1983 que la GT/E revient : totalement blanche – c'est à la mode – avec une présentation extérieure flatteuse, elle se pare d'un 1800 de 115 ch qui lui confère des performances dans la norme. Bonne machine, elle disparaît en 1984 alors que la Kadett E apparaît ! On ne lui a guère laissé le temps d'évoluer à l'époque ! Pourtant la Kadett D GT/E était une machine saine. Pas au top sur aucun point, mais dans une bonne moyenne partout. Elle est donc à redécouvrir si vous en trouvez une belle sur le marché (le rouge et le gris ont soutenu le blanc en 1984).



OPEL KADETT GSI

Note KM/H
7/10



LA NOSTALGIE CAMARADE !

ELLE NE FUT PAS LA MEILLEURE DE TOUTES LES KADETT SPORTIVES, LOIN S'EN FAUT. MAIS QUAND ELLE EST APPARUE, ON SENTAIT EN ELLE L'ENVIE DE FAIRE LE JOB... ELLE AVAIT DES QUALITÉS MALGRÉ TOUT CE QU'ON EN A DIT ET ÉCRIT.

Cote -/+
**2 000/
18 000€**

Les Kadett sportives, ça remonte tout de même à loin : dès lors que la General Motors à la fin des années 60 a voulu injecter de la performance dans toute la gamme. Ainsi la Kadett 1900 Rallye donnera le ton ! C'est avec la Kadett GT/E première du nom (la fameuse jaune/noire ou jaune/blanche suivant qu'elle soit 1.9 l ou 2 l) que le modèle connaîtra un engouement « populaire » auprès du public sportif : efficace propulsion, dépassant les 100 ch tout en étant indestructible, elle hantera le Groupe 1 dans tous les rallyes internationaux ! Le passage à la traction avec la Kadett « D » GT/E nouveau genre au début des années 80 ne recevra pas le même accueil et c'est injuste : l'auto était réussie, jolie, performante... Et on se rendra compte de toutes ses qualités quand elle sera remplacée par notre Kadett GSi en 1984. A cette époque, la guerre des GTI est presque au sommet : la Golf 1 vient d'être détrônée par la 205 GTI, Renault est en force derrière, puis Ford et Fiat... Opel doit rester dans la course. Cette génération E va alors miser sur deux points fondamentaux : l'aérodynamique, très en vogue à l'époque. Son bloc moteur, totalement indestructible.

Pour autant, la première marche est loupé : le 1800 repris stricto sensu de la « D » ne sort « que » 115 ch. C'est vite un peu juste. En 1986, la GSi affiche alors un 2 litres de 130 ch... On pourrait alors imaginer l'engin impitoyable. Mais non. Faute à un train avant totalement raté, le comportement de l'Opel GSi n'est pas à la hauteur de la concurrence ! Au lieu de rectifier le tir, le Blitz apportera la mauvaise réponse : plus de puissance avec une culasse à 16 soupapes (GSi 16V) en 1988 ! 156 ch sur des patins à glace, ça ne marchera pas mieux... Et voilà comment une réputation se fait. Et voilà pourquoi la GSi est totalement oubliée aujourd'hui et c'est dommage. Car elle reste tout de même une machine généreuse.



(notamment au niveau des ailes arrière). On vous dirait bien de trier l'offre et de n'acheter que du beau, mais il n'y a même pas d'offre !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 796/1 998 cm³, 115/130/156 ch à 5 800/5 600/6 000 tr/mn, 15,4/18,5/20,6 mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 970/1 025 kg.
- Vitesse maximale 195/210/220 km/h, 0 à 100 km/h 9,3/8,5/8,1 sec., km D.A. 30,8/29,4/28,1 sec.

Les points à vérifier

Trop solide signifie mauvais entretien : surtout quand l'auto est tombée dans des mains qui ont surtout acheté un petit prix, sans pouvoir ajouter ensuite la moindre goutte d'huile neuve et propre ! De fait, peu de GSi ont survécu aux mauvais soins récurrents. La cote basse n'a pas aidé à les préserver. Et puis la rouille s'y est mise aussi

PEUGEOT 104 ZS/ZS2 (1975/1984)



L'ANTI ABARTH

**Cote -/+
2 000/
38 000€**

**ELLES ONT ÉTÉ FINALEMENT ASSEZ PEU NOMBREUSES SUR
LE CRÉNEAU DES MINI SPORTIVES CITADINES. L'UNE DES
MEILLEURES REPRÉSENTANTES DU GENRE SERA FRANÇAISE...**

**Note KM/H
7/10**

Lancée en 1972, la 104 est une berline bicorps (sans hayon) moderne (traction) mais qui se trouve d'emblée bousculée par la Renault 5 : certes plus compacte, mais aussi plus moderne d'allure ! Peugeot voit la Renault caracoler en tête des ventes et décide en 1975 de lancer la 104 Coupé... Rien de plus qu'une version raccourcie à deux portes plus hayon. Mais l'intérêt est d'y adjoindre une version ZS aux ambitions presque sportives : le

1 124 cm³ 66 ch qui l'équipe en fait une rivale de l'A112 Abarth ! Progressivement, une politique sportive se met en place chez Peugeot concernant cette petite qui rencontre son public. En 1979, la ZS2 est proposée pratiquement en compétition-client : mille exemplaires avec un 1 360 cm³ de 93 ch ! Cela booste la ZS tout court qui l'année suivante reçoit le 1 360 mais redescendu à 72 ch. Il passe à 80 ch en 1982. De bons souvenirs cette ZS ! Surtout dans ses variantes 72/80 ch qui ont permis à pas mal de jeunes de débiter en rallyes. La ZS2 est une pièce de collection recherchée depuis sa sortie...

**Une belle petite
ZS a un charme
indéniable porté par
une nostalgie chez
les quinquas et plus.**

Les points à vérifier

De la rouille, ça n'étonnera pas grand monde... Et puis la mode du VHC a rendu les exemplaires complètement d'origine difficiles à trouver. Pour le reste, ce sont des autos faciles d'entretien, bien connues, et un peu surcotées ces temps-ci.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 124/1 360 cm³, 66/72/80/93 ch à 5 800/6 000/5 800 tr/mn, 84/107/110 Nm.
- Boîte 4/5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 785/800/810 kg.
- Vitesse maximale 155/158/165/175 km/h, 0 à 100 km/h 12,5/12,2/12/10,5 sec., km D.A. 35,4/34,7/34,1/32,5 sec.



PEUGEOT 505 TURBO (1983/1989)

CHASSER LA BÉHÈME

L'OBJECTIF DE LA 505 TURBO ÉTAIT CLAIR : CHASSER LA BMW SUR LES AUTOROUTES ! SI LA PREMIÈRE MOUTURE EN 150 CH POUVAIT GENTIMENT CHATOILLER LA SÉRIE 3, LA VERSION 180 CH SE PERMETTAIT – ENFIN – D'ATTAQUER LE GRAAL SACRÉ, LA 528 I.

La fin des années 70 est difficile pour Peugeot (à la limite du dépôt de bilan !). Courant 1982, le Lion se fâche enfin ! La 205 va faire revenir Peugeot au premier plan européen, mais le reste de la gamme est aussi offensive : ainsi, la 505 se met en tête d'aller attaquer BMW... Pour fabriquer une 505 méchante on décide de prendre le bloc disponible ayant le meilleur développement en compétition pour l'heure, c'est à dire le 2,2 l Simca-Chrysler

N9 dont le préparateur ROC a développé une version très puissante sur la Matra Murena. Et c'est même le bureau d'études Porsche qui se charge d'adapter un turbo Garrett T3 à clapet de décharge intégré ! Sans échangeur, celui-ci ne peut offrir une consommation de carburant « réduite », et la 505 Turbo première version avalera entre 14 et 20 l aux 100 km ! C'est en mars 1983 qu'est donc dévoilée cette 505 Turbo avec 150 ch DIN. Dès lors, Peugeot n'aura de cesse de faire évoluer sa 505 Turbo vers toujours plus de puissance : 1984, un

échangeur air/air est monté (160 ch), juin 1984 un kit 200 ch, réalisé par Danielson, en octobre 1985, juste après le léger restyling de la gamme, la Turbo offre 180 ch. L'arrivée du V6 sous le capot de la 505 stoppera doucement l'aventure de la 505 Turbo. La 505 Turbo a marqué la clientèle PSA : des performances avérées, un châssis Danielson excellent, un passé en compétition... La berline a dans cette version tout du collector. Et d'ailleurs, sa cote est soutenue. Le top ? la 200 ch bien sûr, la moins « intéressante » étant la 160 ch...

Les points à vérifier

C'est du Peugeot, donc c'est solide. Mais... Avec un turbo, c'est avant tout la façon d'entretenir qui importe : tirer à froid, couper à chaud sans laisser tourner au ralenti raccourcit radicalement la longévité du Garrett. Le bloc fonte, en lui-même, peut tenir 300 000 km sans réfection majeure. La corrosion aura facilement fait son œuvre.



RAPPELS TECHNIQUES

- 2 155 cm³, 150/160/180/200 ch à 5 200/5 700 tr/mn, 240/250/260/270 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 1 340 kg.
- Vitesse maximale 202/205/210/216 km/h, 0 à 100 km/h 9/8,7/8,4/8,2 sec., km D.A. 29,7/29,6/29,4/28,7 sec.

La 505 Turbo ne vous décevra pas : toujours aussi bonne autoroutière, propulsion, avec la patate du turbo !



**Cote -/+
12 000/
28 000€**

**Note KM/H
7/10**

Note KM/H
8/10

Cote -/+
4 000/
14 000€



PEUGEOT 405 MI16 (1987/1992)

LA M3 DE SOCHAUX ?

DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 80, PEUGEOT A DÉCLINÉ TOUTE SA GAMME SUR PLAN SPORTIF. AINSI LA BERLINE FAMILIALE 405 N'ÉCHAPPAIT PAS À LA RÈGLE. MAIS ELLE S'ATTAQUAIT AUSSI À DES MODÈLES ALLEMANDS AUTREMENT PERFORMANTS. AUSSI, LE LION DEVAIT-IL BIEN FAIRE LES CHOSES...

Ce fut simple : poser une culasse 16 soupapes sur le 1.9 de la 205 GTI. On trouvera ainsi ce merveilleux bloc moteur sur la 309 GTI 16 (sans doute la meilleure GTI avec la Clio Williams) et sur la 405 Mi16. Joliment dessinée, bien née et bien posée sur de beaux trains roulants, la 405 trouvait là une version à la hauteur de ses ambitions européennes. Certes, avec 160 ch « seulement » difficile d'aller chercher la référence, la fameuse BMW M3, mais bien menée, cette Mi16 se révèle surprenante : avec une puissance maxi très haut dans les tours, il fallait tirer sur une boîte formidablement étagée pour en obtenir la quintessence. En 1990 une version quatre roues motrices Mi16x4 est proposée, plus

Excellente ! C'est le qualificatif le plus adapté à cette berline française vraiment sportive, qui mérite toujours le détour.

lourde et n'apportant pas grand-chose sur le plan sportif en tout cas. Mais ses spécificités mécaniques (réglage des arbres et de l'injection) permirent à la version deux roues motrices d'être encore meilleure... Oubliez la finition cheap en version de base (beaucoup d'options) : ce n'est pas une allemande. C'est vraiment le seul défaut de cette berline. Car si vous aimez rouler dans les tours façon multisoupapes alors vous serez encore surpris de son charme : comportement très sportif (attention à la limite), bonnes relances (boîte courte), mécanique volontaire, elle surprend encore !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 905 cm³, 160 ch à 6 500 tr/mn, 177 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 150 kg
- Vitesse maximale 219 km/h, 0 à 100 km/h 8,9 sec., km D.A. 29,5 sec.

Les points à vérifier

Un peu de rouille, surtout sur les exemplaires mal entretenus. Une mécanique fiable, mais avec ses limites d'entretien comme toujours... La Mi16 n'a pas de pièges, il faut juste ne pas acheter la première poubelle qui passe. La cote est à la hausse, cela n'entraîne pas encore de restauration intégrale comme sur les 205 GTI. Triez donc et profitez !

PEUGEOT 205 GTI 1.6 (1984/1992)

L'ÉGÉRIE !



**La 205 GTI 1.6 compte
autant dans le paysage des
automobiles sportives françaises
que la R8 Gordini ou l'Alpine A110 !**

Les points à vérifier

On le sait, la 205 GTI est une auto sans grands problèmes, et ses petits soucis sont connus (débitmètre par exemple). On sait un peu moins qu'elle rouille insidieusement où ça ne se voit pas beaucoup... Enfin, il y a assez de modèles sur le marché pour éviter tout ce qui est tuning : voilà ce qui a fait des ravages absolus ! Ne cherchez pas à faire des économies à l'achat, ce sera pire après.



Coup d'essai coup de maître ! Pour une première GTI, Peugeot l'installera au sommet de la catégorie...

Note KM/H
8,5/10

Cote -/+
8 000/
23 000€

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 580 cm³, 105/115 ch à 6 250 tr/mn, 134 Nm, injection.
- aux roues avant, boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 850 kg
- Vitesse maximale 190/196 km/h, 0 à 100km/h 9,5/9,1 sec., km D.A. 31/30,4 sec.

LA 205 GTI DANS SA VERSION PRIMALE 1.6 FUT À LA FOIS UN CHOC SOCIO-MÉDIATIQUE ET UNE RÉUSSITE TECHNIQUE TOTALE. NORMAL QU'ELLE SOIT PLUS QU'UNE VOITURE CULTE...

De nulle part ! C'est ça qui est prodigieux ! Avant elle, pas de Peugeot sportives réellement, à part l'expérience 104 ZS ou la berline 505 propulsion... Rien dans le créneau des GTI ! Et puis Jeant Todt, Jean Boillot, le bureau d'études, le département sport, le couteau sous la gorge avec la 205, voiture de la dernière chance. Des hommes « condamnés » à faire quelque chose qui soit une pleine réussite : la 205 GTI n'a pas révolutionné son secteur mais s'est installée sans complexe au sommet de celui-ci... Présentée en décembre 1983 ? commercialisée au printemps suivant, elle débarque avec un châssis

à la fois sportif et rassurant, efficace, et une puissance de 105 ch qui ne la place pas au sommet de la catégorie, mais en fait la plus sérieuse prétendante au trône. Peugeot, conscient de la puissance moindre par rapport à la concurrence, propose alors un kit PTS de 125 ch assez coûteux. En 1986, la 205 GTI 1.6 passe alors à 115 ch et devient vite un best-seller... La cote de cette sportive ne cesse de grimper et l'on s'arrache les beaux exemplaires d'origine, davantage en 115 ch, forcément... Il suffit de se mettre aux commandes pour comprendre ce qu'est une authentique GTI, dans ses sensations, son châssis, sa philosophie mécanique. Et en plus, c'est solide, c'est joli, et ça peut rouler encore tous les jours !

PEUGEOT 205 GTI 1.9 (1986/1994)

COCORICO

ELLE RESTERA SANS AUCUN DOUTE COMME LA PLUS « POPULAIRE » DE TOUTES LES SPORTIVES SOCHALIENNES ET PARMIS LES SPORTIVES FRANÇAISES LES PLUS CULTES: CONNUE DE TOUS, LA 205 GTI DANS SA VERSION SUPRÊME 1.9 EST DEPUIS TOUJOURS ABORDÉE AVEC PASSION.



La série Griffes ci-dessus constitue le graal des 1.9...





On a l'impression de connaître toute son histoire par cœur... Mais ce n'est pas une impression ! La 205 GTI 1.9 est tant évoquée depuis toujours dans une ribambelle de magazines, qu'il est difficile de ne pas être « cliché » : présentée en 1986, en même temps que la 1.6 gagnait 10 ch, cette version pourvue du XU9JA de 1 905 cm³ affiche 130 ch ! A l'époque, la valeur est notable dans la catégorie : on ne compte guère que la Fiat Ritmo Abarth finissante,

la Golf 2 GTI 16S ou la Ford Escort RS Turbo pour proposer autant... Sauf que la 205 a pour elle une aura infernale – portée par deux titres en WRC avec la T16 ! -, une gueule magnifique – surtout campée sur ses belles jantes en 15 pouces -, des performances diaboliques et faisant un vrai bond par rapport à la 1.6, et surtout un comportement explosif, très efficace mais pointu, qui vaudra quelques chaleurs à certains ! L'évolution sera maigre, nouveau tableau de bord en 1988, nouveaux feux, clignotants en 1990, la pose du catalyseur en 1993 qui ramène la puissance à... 122 ch.

Si vous avez loupé le coche il y a 5-10 ans, sachez qu'il est désormais trop tard pour faire une bonne affaire : même les épaves maquillées valent une petite fortune ! Une GTI 1.9 est hors de prix, surtout si vous trouvez une série spéciale comme la Griffes éditée à seulement 3 000 exemplaires. On se l'arrache ! Les prix sont élevés, très élevés. Mais le pire, c'est qu'on presque tenté de dire que c'est mérité ! Elle est une référence pour le plus grand nombre, et côté sportivité, c'est fabuleux, rapide et pointu comme il faut, une GTI qui se pilote...

**Cote -/+
9 000/
35 000€**

**Note KM/H
9/10**

La GTI 1.9 restera à jamais comme la Peugeot sportive la plus adulée.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 905 cm³, 130 ch à 6 000 tr/mn, 16,4 mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/pleins.
- 915 kg
- Vitesse maximale 206 km/h, 0 à 100 km/h 8,3 sec., km D.A. 29,4 sec.

Les points à vérifier

Malheureusement, une bonne partie des exemplaires en vente ne vaut pas le déplacement ! Tuning, compétition, mauvais entretien qui remonte à des années en arrière, beaucoup de 1.9 sont à jeter... Comme elles sont toutes au même prix, triezy sévèrement : vérifiez surtout la rouille et les traces de choc mal réparées. Factures et carnet d'entretien seront des plus... La mécanique est solide nonobstant les mêmes problèmes minimes bien connus déjà sur la 1.6. La sellerie et la finition en général peuvent avoir mal vécu. N'achetez que d'origine, en étant sûr que rien n'est suspect : il y a du choix malgré tout.



PEUGEOT 205 RALLYE (1987/1992)

COMPÉTITION CLIENT

AFIN D'ACHEVER LA TRILOGIE SPORTIVE DE LA 205, PEUGEOT A AUSSI DÉCLINÉ VERS LE BAS AVEC UNE 1300 DESTINÉE AUX AMATEURS EN RALLYES : LÀ ENCORE, LA 205 RALLYE FUT UNE ICÔNE...

**Cote -/+
8 000/
25 000€**



**Note KM/H
9/10**



Très différente d'une version GTI, la 205 Rallye s'adresse à ceux qui cherchent une petite bombe légère et efficace, sans aucune notion de confort !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 294 cm³, 103 ch à 6 800 tr/mn, 91,2 Nm, carbus.
- aux roues avant, boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 790 kg
- Vitesse maximale 190 km/h, 0 à 100 km/h 9,2 sec., km D.A. 30,9 sec.

Les points à vérifier

Ça rouille discrètement, comme toutes les 205. Pour le reste, c'est l'état général de la mécanique qu'il faudra surveiller : le 1300 Danielson à carbus a souvent été malmené et mal entretenu, revers de médaille d'un bloc très dur. De gros soucis de finition : celle-ci était légère, et bien moins solide que la mécanique. Beaucoup de cas de tuning également, et des équipements spécifiques devenus compliqués à dénicher (logos de custode, jantes tôle larges, kit carrosserie, sellerie...).

Si la 205 GTI ne se reposait sur aucun héritage, la 205 Rallye, elle, reprenait le flambeau d'une longue lignée en cousinage : celle des Simca Rallye et Talbot Samba Rallye ! Des petites machines économiques et efficaces, entièrement dédiées à l'usage qui leur a donné un nom ! En cela, la 205 Rallye s'inscrit bel et bien dans la mouvance, avec une auto véritablement étudiée pour... Une machine dépouillée au maximum, adaptée à la réglementation du Groupe N de l'époque (voitures de série) avec des jantes tôle larges pour une monte pneumatique sportive (extensions d'ailes), un bloc 1 294 cm³ réglé par Danielson avec les carburateurs

Weber qui permettent d'en tirer 103 ch DIN et une vitesse de pointe équivalente à une 205 GTI 1.6 du fait d'un poids plume. La 205 Rallye est devenue bien plus rare qu'une 205 GTI ! Moins diffusée à l'époque, elle fut en outre généralement cursifiée puisque c'était sa vocation, avec des destins variés en fin d'homologation (fol'car, rallycross, sortie de route... Plus rarement, remise en état d'origine pour la collection !). De fait, trouver un bel exemplaire conforme à l'origine devient très compliqué et surtout... très cher. Mais une fois en possession de l'auto, vous découvrirez une sportive hargneuse, pleine de tempérament, radicalement sportive et sans concession... Du bonheur !

PEUGEOT 309 GTI (1986/1993)

LA 309 GTI AURA LONGTEMPS VÉCU DANS L'OMBRE DE LA 205 GTI 1.9 DONT ELLE PARTAGEAIT LA MÉCANIQUE. IL AURA FALLU SON ENTRÉE EN COLLECTION POUR QU'ON LA DÉCOUVRE VRAIMENT...

DANS L'OMBRE DU MYTHE

Voulue comme une grosse 205, la 309 en a repris les ingrédients, avec un look proche, des motorisations souvent partagées, et une gamme identique à quelques nuances près. Ainsi, la version GTI arrive en 1986 en même temps que la 205 GTI 1.9 dont elle partage le moteur : avec 130 ch, mais un poids un peu plus élevé, les performances de cette 309 sont cependant très proches, tandis que le châssis apparaît moins piègeur. La proposition réjouit les familles, puisque la carrosserie est disponible en 3 ou 5 portes ! Le modèle culminera avec la variante à 16 soupapes, mythique, mais la GTI 8S a toujours été une bonne machine. Une belle 309 GTI 8 soupapes est enfin devenue rare et recherchée en bel état ! Elle le mérite : solide, vivante, jolie malgré tout, c'est une GTI de la première époque dans toute sa splendeur.



Les points à vérifier

Comme pour la 205 GTI, c'est le débitmètre qui posera le plus « gros » souci avec un ralenti instable. Un peu de rouille insidieuse viendra aussi s'inviter à la fête. Pour le reste, c'est juste qu'il faudra jeter 80 % des exemplaires proposés à la vente, tellement modifiés et usés que ça devient économiquement inenvisageable de restaurer...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 905 cm³, 130 ch à 6 000 tr/mn, 161 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/pleins.
- 930 kg.
- Vitesse maximale 206 km/h, 0 à 100 km/h 8,5 sec., km D.A. 29,8 sec.

Les belles 309 GTI 8 soupapes sont devenues recherchées et donc chères, sans atteindre encore les cote de la 205 1.9 heureusement...



**Cote +/-
5 000/
19 000€**

**Note KM/H
8/10**



RENAULT 5 TURBO/2 (1980/1986)

SENSATIONS FORTES

A la fin des années 70, Renault a déjà un long investissement sur le plan sportif tant en série qu'en compétition. Et c'est aussi le premier à avoir osé un engagement officiel (F1, endurance) avec des moteurs turbocompressés. De là à transformer une placide et populaire R5 en Porsche killer, il y a un grand pas que seul Renault finalement pouvait franchir : commençant à maîtriser la technologie du turbocompresseur de manière fiable, il « suffisait » de le greffer sur un 1400 de R5 Alpine et placé ce bloc en position centrale arrière dans la R5 ! Quatre ans de gestation, et voilà la bombe qui débarque en série et en rallyes et s'impose face aux références ! La R5 Turbo s'est muée ensuite en Turbo 2, avec

**LA R5 TURBO EST UNE MACHINE PUREMENT SENSATIONNELLE...
ELLE EST AUSSI LA PREUVE QUE RENAULT EST DEPUIS
LONGTEMPS LE SEUL CONSTRUCTEUR GÉNÉRALISTE
A OSÉ DES CONCEPTS SPORTIFS DÉMENTS !**

un habitacle un peu moins spectaculaire, mais des performances identiques. Une Turbo c'est culte ! La première génération atteint maintenant les 100 000/150 000 € quand elle justifie d'un état d'origine ou d'une restauration concours ! Quant à la Turbo 2, a minima, c'est 80 000 € pour un état équivalent. Mais si vous en avez les moyens, elle constitue toujours un moyen véritablement jouissif de mouiller sa chemise au volant !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 397 cm³, 160 ch à 6 000 tr/mn, 206 Nm, turbo, injection.
- aux roues arrière, boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 970 kg
- Vitesse maximale 210 km/h, 0 à 100 km/h 6,9 sec., km D.A. 27,8 sec.

Les points à vérifier

Contre toute attente, c'est plutôt solide ! Qui l'aurait imaginé à l'époque... Ensuite, il ne faut vraiment mettre des sous sur le tapis que pour un état parfait et full stock : la plupart des effectifs ont été coursifiés, et beaucoup ont fréquenté les bas côtés en rallyes. Le problème est que les propriétaires des exemplaires moyens, voire impossibles à restaurer veulent la cote haute. Passez votre chemin. La T2 semble une meilleure opportunité si on ne s'attache pas au barnum de l'originelle. Soyez intransigeant sur l'état en tout cas.



**Cote -/+
40 000/
100 000€**

**Note KM/H
9/10**



Aussi effrayante qu'attrayante, la R5 Turbo justifie son existence par un palmarès sportif incroyable.

RENAULT FUEGO TURBO (1983/1985)

DOMMAGE...

Note KM/H
7/10

PEU DIFFUSÉE À L'ÉPOQUE, LA VERSION TURBO DE LA FUEGO EST ARRIVÉE UN PEU TROP TARD POUR SOUTENIR UN COUPÉ PRIS DANS LE DÉCLIN DU GENRE... DOMMAGE : LA VERSION ÉTAIT VRAIMENT SPORTIVE.

Cote -/+
3 000/
14 000€



En 1980, l'heure est venue de remplacer enfin les coupés R15/17, disparus de la gamme deux ans plus tôt. C'est sur la base de la récente berline R18 qu'est élaboré ce nouveau coupé au nom enflammé : la Fuego affiche un style original et une multitude de versions. Sous le capot, on trouve des moteurs tirés des gammes R18 et 20, du 1,4 l de 64 ch au 2 l de 110 ch. Ce dernier, offert sur les TX et GTX, permet à la Fuego des performances alléchantes (190 km/h en pointe, 0 à 100 km/h en 11 sec. et le km D.A. en 32,5 sec.), mais pas encore suffisantes pour que ce coupé 2 l prétende au titre de voiture sportive. Il faudra pourtant attendre encore trois ans pour voir apparaître une vraie sportive dans la gamme : la Turbo offre enfin les performances escomptées, avec 132 ch DIN pour 1 565 cm³, et 200 km/h en pointe. La Fuego n'a alors que de bons arguments, y compris son prix de vente très bien positionné : en 1984, à 91 200 F, il n'y a guère que l'Alfa Romeo Alfetta GTV2000 qui soit moins chère dans la catégorie ! L'Audi Coupé GT5S 130 ch, la Ford Sierra XR4i, la Lancia Beta Volumex sont nettement au-dessus de ce tarif... Mais le marché du coupé est alors au plus bas, et la Fuego Turbo ne connaîtra pas une grande carrière... Elle en aura subi la Fuego des quolibets, tellement injustes... Et quand on regarde les performances de la Turbo et que l'on y ajoute sa relative rareté, on se dit qu'il serait temps qu'on se penche enfin sur son cas : c'est une très bonne affaire, soyez parmi ceux qui le savent !

Regardons les chiffres objectivement : on tient là une authentique sportive des années 80 !

Les points à vérifier

Le turbo souffle cependant à 0,75 bar au lieu de 0,6 sur la berline, sans que cela ne mette en péril l'appareil. On se méfiera évidemment d'un moteur peu ou mal entretenu, ce qui est malheureusement monnaie courante. Comme toutes les Renault des années 80, la Fuego rouille confortablement d'un peu partout, surtout des recoins.



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 565 cm³, 132 ch à 5 500 tr/mn, 20 mkg, carburateur.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 905 kg.
- Vitesse maximale 200 km/h, 0 à 100 km/h 9,5 sec., km D.A. 30,6 sec.



RENAULT 5 ALPINE/ALPINE TURBO (1976/1984)



**Cote -/+
8 000/
35 000€**

**Note KM/H
7/10**

LA PLANCHE À ROULETTES

SORTIR DU SYNDROME GORDINI, TEL ÉTAIT LA PRÉROGATIVE EN TRANSFORMANT LA PETITE RENAULT 5 EN MINI-BOMBE... UNE « GTI » RÉUSSIE, MAIS LA GOLF GTI ÉTAIT LÀ QUELQUES HEURES AVANT ET PROPOSAIT... MIEUX. ALORS, IL A FALLU METTRE LE TURBO !

C'est aux ingénieurs d'Alpine que revient l'élaboration de la sportive de la gamme R5. On accouple le 1 397 cm³ espagnol avec une culasse hémisphérique et une boîte 5 de R16 TX et on fait le point : 93 ch DIN, plus de 170 km/h en pointe et surtout 32,5 secondes au kilomètre ! Reste à travailler le châssis : épure de train avant spécifique, suspension rabaissée, pneus larges... Tout cela nous amène à la fin de l'année 1975. Date d'apparition de la VW Golf GTI, l'épine dans le pneu. Présentée officiellement en mars 1976, la R5 Alpine aura un peu loupé son entrée : l'allemande lui aura ravi la vedette en donnant son nom à un nouveau créneau de bombinettes modernes. Pour autant, si la R5 Alpine n'aura pas cette primeur ni l'égal succès de sa concurrente, elle n'en reste pas moins un beau succès : dans la Coupe, dans les rallyes, et dans la rue, elle devient vite présente. De 3 000 exemplaires en 1976, la production monte à 12 000 exemplaires en 1978 ! Jusqu'à 1981, ce sont près de 70 000 exemplaires qui auront été produits... Puis il faudra passer au turbo pour rester dans le rythme de la concurrence. La R5 Alpine Turbo (110 ch DIN) – à ne pas confondre avec la R5 Turbo

- affichait enfin les mêmes performances que la VW Golf GTI Série 1, maître étalon de la catégorie. Certes, il était un peu tard, mais qu'importe... Elle finira sa carrière au milieu des années 80, rebaptisée Lauréate Turbo avec un équipement moindre. Largement assimilé comme Renault sportive mythique voire comme Alpine à part entière, la petite R5 vaut désormais son pesant de cacahuètes, surtout dans un rare et bel état d'origine. La version Turbo a été à la traîne question cote, mais c'est désormais cher également (un peu moins du fait d'une moindre éligibilité dans les rallyes classiques).

Les points à vérifier

Souvent tomber dans des mains peu scrupuleuses, la plupart des exemplaires sont en mauvais état : mécanique usée, turbo à bout de souffle, caisse coursiée et/ou rouillée, le tableau est généralement dramatique... Il faudra aussi s'acharner à trouver une auto complète car beaucoup de détails cosmétiques se font rares sur le marché de la pièce détachée. En bon état, cependant, bien entretenue, c'est une auto plutôt fiable, en atmo comme en turbo.



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 397 cm³, 93/110 ch à 6 400/6 000 tr/mn, 110/149 Nm, atmo/turbo, carbu.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 840/870 kg
- Vitesse maximale 175/186 km/h, 0 à 100 km/h 10/9,1 sec., km D.A. 31,8/31 sec.

RENAULT 11 TURBO (1984/1989)

ENCORE ABORDABLE

Renault 9 en version bicorps, la R11 prend la succession de la R14... Avec un peu plus de talent. En pleine vague GTI, Renault ne manque pas de la doter d'une version sportive afin de la mettre en concurrence avec la Golf 2 GTI. Rapidement engagée officiellement en rallyes (Gr.A et Gr.N), la R11 Turbo se fait connaître du public sportif par ce biais avec d'excellents résultats. Cependant, un peu plus « grande » que les compactes GTI, sa diffusion est par conséquent un peu plus limitée. Et sa vocation aussi plus familiale, puisque disponible en 3 ou 5 portes. A noter aussi l'existence d'une version Zender en série limitée, avec kit carrosserie spécifique et train arrière de la R5 GT Turbo. Un restyling en 1986 relance un peu sa carrière. La prolifération des courses VHC et ses multiples qualités (mécanique simple, solide, voiture saine...) ont fait grimper sa cote parmi les pilotes amateurs en historique... Quant à choisir une phase 1 ou 2, ce sera suivant les goûts sachant que la 2 gagne 10 ch dans la bagarre mais que la 1 est plus mythique.

NÉE PENDANT LA PASSATION DE POUVOIR ENTRE LA R5 ALPINE TURBO ET LA R5 GT TURBO, DANS UN CRÉNEAU PEU OCCUPÉ PAR LES GTI, LA R11 TURBO A SU SE FORGER UNE IMAGE GRÂCE À LA COMPÉTITION ET SES EXPLOITS EN RALLYES. BEAUCOUP S'EN SONT SOUVENUS !

Les points à vérifier

Tout et rien à la fois, tout dépend sur quoi vous tomber : soit elle est nickel, préservée par un collectionneur attentionné, soit c'est une ruine et ça ne vaut pas le coup (coût). La mécanique est solide mais le turbo dégage beaucoup de chaleur et met à mal les périphériques. La finition est déplorable à l'usage (Renault) et la rouille s'empare facilement du sujet... Attention, les pièces spécifiques se font (très) rares.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 397 cm³, 105/115 ch à 5 500 tr/mn, 16,5 mkg, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 915 kg.
- Vitesse maximale 186 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec., km D.A. 30 sec.

La Renault 11 Turbo est devenue discrètement très demandée dans les rallyes historiques et les prix ont grimpé.



**Cote -/+
4 500/
16 000€**

**Note KM/H
8/10**



RENAULT 5 GT TURBO (1985/1990)

PRENDRE LE POUVOIR

EN RENOUVELANT SA R5 DE FOND EN COMBLE, RENAULT COMPTAIT BIEN PRENDRE ENFIN LE POUVOIR SUR LA CATÉGORIE DES GTI EN PLEIN BOUM. MISSION QUASIMENT ACCOMPLIE POUR LA GT TURBO, MÊME SI LA 205 GTI EST VENUE BOUSCULER SES PLANS...

Note KM/H
9/10

Les points à vérifier

Beaucoup d'idées fausses sur la GTT : en fait, c'est plutôt fiable. Si l'entretien a été fait et l'utilisation correcte : ce n'est que trop rarement le cas. Un turbo se chauffe et se refroidit, une donnée inconnue pour beaucoup ! L'électricité souffre de la chaleur sous le capot. La rouille existe aussi, mais moins que les sorties de route grossièrement réparées. La finition est affreuse et peu endurante. Enfin, les prépas 200 ch sont légion et à fuir, de même que les exemplaires courses/tuning. Tout cela limite les opportunités.

La filiation avec la première génération de R5 est évidente, même si la « Super 5 » remettait pas mal de choses sur le métier... Depuis l'affront de la Golf GTI Série 1, Renault avait en outre l'ambition de prendre le pouvoir sur une catégorie où sa légitimité était pleine. La GT Turbo (115 puis 120 ch) a failli y parvenir, mais devra finalement partager la première marche avec la Peugeot 205 GTI, chacune ayant des arguments très

différents... Chez Renault, la Super 5 est malgré tout très différente de l'ancienne R5, mais pour la version sportive on a recours à nouveau pour le turbo : la soufflante magique confère à la R5 GT Turbo des performances exceptionnelles, très en haut du panier de sa catégorie/ Ajoutons un châssis incisif, sportif, mais pas piégeur et on aura pratiquement le portrait de la meilleure « GTI » de sa génération, à ceci près que la finition frise l'indigence ! La cote ne cesse de monter pour les (très rares) belles GTT d'origine, tant en Phase

1 que 2 (5 ch de différence, décoration et équipements différents) : ne tardez donc pas, car elle en vaut très largement la peine. Evidemment, la rare série limitée Alain Oreille vaut un peu plus cher pour son exclusivité, mais il semblerait que ce soit surtout la phase 1 qui attire les collectionneurs. Ses (petits) défauts sont connus et non irrémédiables et quelles sensations au volant ! L'effet turbo compense tout ce qu'on peut lui reprocher !



**Cote +/-
9 000/
25 000€**

Les performances sont au top, mais
la finition fait grise mine...



La GT Turbo affichait à l'époque les meilleurs accélérations de sa catégorie ou presque !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 397 cm³, 115/120 ch à 5 750 tr/mn, 165 Nm, turbo, carbu.
- aux roues avant, boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/pleins.
- 830 kg
- Vitesse maximale 198/205 km/h, 0 à 100 km/h 8,6/8,4 sec., km D.A. 29,5/29,3 sec.

RENAULT 21 2 LITRES TURBO (1987/1994)

**Cote -/+
4 000/
15 000€**

FRANCE-ALLEMAGNE

IL EN EST DE L'AUTOMOBILE, COMME DU SPORT OU DE L'ÉCONOMIE : LA FRANCE S'EST SOUVENT INCLINÉE FACE À L'ALLEMAGNE. MAIS A TOUJOURS RÉSISTÉ AVEC BRIO ! LA R21 2 LITRES TURBO AURA AINSI MONTRÉ DU FIL À RETORDRE AUX BMW ET MERCEDES SPORTIVES DU MOMENT...

Mine de rien, c'est un peu un OVNI au sein de la gamme Renault, tendance sport : la dernière fois que l'on avait vu une berline sportive chez le Losange, c'était la R12 Gordini ! Entre temps, l'effet turbo est passé par là. Et la volonté de se donner une dimension européenne chez le constructeur de Billancourt. Cela devait passer par des démonstrations de force. La 21 2 Litres Turbo en fut une : le plumage et le ramage s'associait pour en

faire une machine dédiée... aux autoroutes allemandes. L'alchimie vaut pour le ramage avec un 2 litres turbo de « seulement » 170 ch, mais qui bénéficie de l'effet soufflante pour « faire de la performance », tandis que le plumage adopte un avant spécifique plus aérodynamique, un kit carrosserie spécifique et un aileron. Plus tard, avec le restyling de la gamme, la 21 Turbo adoptera aussi une transmission intégrale sur sa version Quadra, plus sûre encore en tenue de route, mais moins sportive du fait d'un surpoids lié à la transmission. La 21 turbocompressée commence à

chatouiller les collectionneurs : les berlines ont toujours plus de mal à décoller sur ce marché, mais les performances de l'engin lui permettent de l'intérêt. Faut-il encore attendre ? La cote est encore relativement basse, les beaux exemplaires se font rares mais sont tout de suite visibles, pourquoi attendre ? Vous pourrez même sans doute rouler au quotidien avec, même si les pièces spécifiques se font rares. Et il faudra aussi composer avec un mobilier de bord aussi laid que peu durand. On ne peut pas tout avoir...

Les points à vérifier

Les moteurs turbo Renault de cette époque sont solides, certes, mais les périphériques sont plus fragiles : le système de refroidissement est le gros point faible de l'auto, qui a souvent bouffé du radiateur, des durites et, pire, du joint de culasse. Vérifiez la maintenance faite sur ce point. Comment le propriétaire se comporte avec son turbo ? A voir à l'essai. Enfin, n'achetez que des autos belles et d'origine : beaucoup de dégâts sur les moteurs boostés bêtement, et quelques exemples de tuning. Attention, le modèle a connu une très longue traversée du désert. La finition est catastrophique.



Bien moins chère qu'une BMW ou une Mercedes équivalente, la 21 Turbo sait faire oublier sa finition horrible par des performances de catapulte !

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 995 cm³, 175 ch à 5 200 tr/mn, 270 Nm, turbo, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/pleins.
- 1 215 kg
- Vitesse maximale 228 km/h, 0 à 100 km/h 7,5 sec., km D.A. 28,5 sec.

**Note KM/H
8/10**



SAAB 900 TURBO/TURBO 16S (1979/1993)

**Cote -/+
3 000/
9 000€**



**Note KM/H
6/10**

IKEA CAR

AVEC SON STYLE PARTICULIER, CETTE SUÉDOISE A UN BLOC DE FANS IRRÉDUCTIBLES. PLUS LARGEMENT, LE PUBLIC SPORTIF DEVRAIT S'INTÉRESSER AUX VERSIONS TRUBO...

Trop souvent considérée comme une simple évolution de la 99 précédente, la Saab 900 a largement dépassé le stade du simple restyling pour s'imposer dans les années 80/90 comme l'archétype de la marque. Avec une ligne en décalage par rapport à la production contemporaine, la Saab 900 a trouvé sa clientèle aussi en cherchant des performances. Avec la précédente 99 Turbo, Saab avait prouvé en rallyes sa solidité. La 900 Turbo confirmera que le 4 cylindres d'origine Triumph n'avait plus qu'un lointain rapport avec ses origines anglaises : revu de fond en comble, produit en Suède, ce bloc va se révéler fort solide. Proposée en carrosseries 2 ou 3 volumes à 2, 3, 4 ou 5 portes, c'est surtout la version 3 portes qui connaîtra le succès, avec son arrière type fastback. C'est d'abord la Turbo qui est lancée avec 145 ch en 1979. Elle est complétée en 1984 par la Turbo 16, à culasse 16 soupapes donc, forte de 175 ch. En 1987, la 900 reçoit un restyling. Cela s'accompagne pour la Turbo de la pose d'un intercooler qui permet de gagner 10 ch (155 ch), mais la version turbo basse pression reste disponible. De son côté, la Turbo 16 devient Turbo S et grimpe à 185 ch (reconnaissable à son fameux boîtier rouge...). Alors que la nouvelle 900 est présentée en 1992 (base Opel Vectra), la 900 "classique" s'offre un dernier millésime en 1993 avec une série limitée Aero GT (kit Aero) : il s'agit d'une Turbo S 185 ch, toutes options, exclusivement noire, dont 70 exemplaires des 204 produits seront pour la France

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 985 cm³, 175 ch à 5 300 tr/mn, 27,8 mkg, turbo, injection.
- traction, boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/pleins.
- 1 325 kg
- Vitesse maximale 212 km/h, 0 à 100 km/h 9,3 sec., km D.A. 29,2 sec.

Les points à vérifier

D'une manière générale, la 900 Turbo est une auto solide : ses points faibles bien connus restent la boîte de vitesses (faire des vidanges régulières et passer les rapports en décomposant bien le mouvement, sans précipitation) et le collecteur d'échappement qui se fend assez souvent. Pour le reste, rien de bien méchant et c'est souvent dû à l'âge. Des spécialistes (pièces) existent et permettent de rouler sereinement avec cette sportive décidément pas comme les autres...



La Saab 900 Turbo, et son évolution à 16 soupapes, est une sportive très exotique, voire clivante.

SEAT IBIZA SXI (2005/2009)

Note KM/H
4/10

Cote -/+
**1 000/
5 000€**



DEUXIÈME DEGRÉ

CRITIQUÉE DE TOUTE PART À L'ÉPOQUE, INTROUVABLE AUJOURD'HUI, LA PREMIÈRE IBIZA SPORTIVE EST AUSSI UNE VRAIE SEAT, ENTRE L'ÈRE FIAT ET L'ÈRE VW. SI VOUS CHERCHEZ DE L'ORIGINALITÉ À TOUT PRIX, ET SI VOUS AVEZ UN PEU D'HUMOUR...

Sortie en 1984, la première Ibiza se situe entre la fin de l'ère Fiat, et juste avant la digestion complète par VW... Dessinée par Giugiaro, dotée de blocs élaborés par Porsche (!) sur base Fiat, la première Ibiza prend le train des GTI en marche avec la SXi : si la présentation générale joue le jeu avec les accessoires de l'époque, le 1500 sort ses 100 ch grâce à l'injection. Une valeur déjà modeste à l'époque dans la catégorie. Mais son problème viendra surtout d'un châssis vite dépassé bien qu'entièrement revu pour le... sport. La SXi sera un énorme échec commercial. L'originalité n'a pas de prix ! C'est une sportive absolument introuvable aujourd'hui, a fortiori en bon état. Ça relève même du défi ! Un collector exotique complet, qui ne sera pas si pénible à l'usage : certes, l'efficacité n'est pas là, mais ça reste amusant en mode sportif. Il faut rattraper la médiocrité du châssis, et rester dans les tours pour avoir les 100 ch présents. Bref, il y a du boulot au volant, mais vous serez la star des rastos de GTI.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 461 cm³, 100 ch à 5 900 tr/mn, 128 Nm, injection.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 925 kg
- Vitesse maximale 184 km/h, 0 à 100 km/h 10,8 sec., km D.A. 33 sec.

Les points à vérifier

En premier lieu, la rouille. Enormissime. Ensuite, que la voiture soit complète de tous ses accessoires spécifiques : plus rien n'est disponible et rien n'est trouvable nulle part. Ensuite, la mécanique. Relativement solide, mais rarement entretenue : injection, refroidissement, allumage... Tout est source de problèmes si rien n'a été fait depuis des années.



Un graal absolu pour tous les GTistes originaux : la Seat SXi est introuvable ! Qui a dit « tant mieux » ?

CHRYSLER-SIMCA TALBOT SUNBEAM LOTUS (1981/1981)

GÉNÉREUSE !

ELLE EST PLUS ANGLAISE QUE FRANÇAISE, ELLE A EU SUIVANT LES MILLÉSIMES JUSQU'À CINQ MARQUES DIFFÉRENTES, ELLE A REMPORTÉ UN CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES, ELLE A UNE MÉCANIQUE NOBLE ET POINTUE MAIS UN PHYSIQUE QUELCONQUE, ELLE CULTIVE LES PARADOXES, MAIS CE QU'IL FAUT RETENIR, POUR L'ESSENTIEL, C'EST SA GÉNÉROSITÉ : LA SUNBEAM LOTUS EST UNE MACHINE À SENSATIONS !

Les points à vérifier

La Sunbeam Lotus c'est un peu une roulette russe : vous pouvez tomber sur un exemplaire sans histoire, comme sur une bête à chagrin... Le premier cas est assez rare. Mais en fait, on s'aperçoit vite qu'au-delà de la conception, c'est l'entretien et l'usage qui provoquent généralement les défaillances. C'est vrai le 4 pattes double ACT Lotus n'a pas bonne réputation : raffiné, avec sa culasse seize soupapes, il est surnommé « piège de cristal » par les Anglais, c'est dire. Côté boîte, c'est du solide, puisque c'est ZF. Pas de souci à se faire sur ce point. En bonne anglaise des années 80, ça rouille gentiment.

Les béotiens disent que c'est une Simca Horizon. La Sunbeam Lotus est pourtant bien autre chose. Et comme toutes les bombinettes de l'époque, c'est surtout sous le capot que ça se passe... Un double arbre 2,2 l Lotus à quatre soupapes par cylindre, seize en tout, et 150 ch dans le train arrière. En 1979, c'est juste ce qui se fait de mieux dans la catégorie... C'est au rallye et au responsable compétition de Chrysler-Sunbeam UK que l'on doit cette voiture extraordinaire. Desmond O'Dell, le gourou de la Sunbeam Lotus, a porté le projet de bout en bout jusqu'à l'emmener au plus haut niveau de la compétition. Chrysler-Sunbeam sera couronné Champion du Monde des rallyes en 1981 ! La production démarre fin 1978 chez Lotus pour obtenir le plus rapidement possible une homologation en Gr.4 (400 ex.). La même année, PSA se porte acquéreur du

groupe Chrysler UK, qui comprend donc les marques Sunbeam et Simca. La Sunbeam Lotus (faisons court...) de série est présentée au salon de Genève 1979 à un tarif identique à la BMW 323i ! Simca devient Talbot. C'est sous cette marque que la commercialisation en France commence. Pour 1981, l'auto reçoit un lifting, avec nouveaux phares, nouveaux coloris (noir/argent, toujours, plus gris/noir, bleuclair/bleu foncé, rouge/gris), 155 ch, nouveaux ACT, échappement redessiné, réservoir de 54 l... Le titre ne l'aide pas à se vendre davantage et en 1982 la messe est dite avec seulement 2 308 exemplaires produits. La Sunbeam Lotus est malgré ce qu'on en a dit un must have : une authentique légende du rallye, et une sportive généreuse en sensations et performances. La voiture est rare, surtout en France, mais culte en Angleterre. Il n'y aura pas de spécialistes pour vous l'entretenir et il est possible qu'elle soit capricieuse. Mais quand tout va bien...

**Cote -/+
15 000/
50 000€**

**Note KM/H
8/10**



RAPPELS TECHNIQUES

- 2 172 cm³, 150/155 ch à 5 600 tr/mn, 20,7 mkg, carbus
- Boîte 5 vitesses
- Disques/tambours
- 960 kg
- Vitesse maximale 200 km/h, 0 à 100 km/h 8,5 sec., km D.A. 28,5 sec.

TALBOT SAMBA RALLYE (1983/1985)

DIGNE HÉRITIÈRE

**Cote -/+
8 000/
25 000€**

CEUX QUI L'ONT PRISE POUR UNE SIMPLE 104 ZS REBADGÉE SONT À CÔTÉ DE LA PLAQUE : LA SAMBA RALLYE EST BIEN L'HÉRITIÈRE DES SIMCA 1000 ÉPONYMES... ET ELLE LE PROUVERA EN COMPÉTITION !

Au départ, donc, la Samba Rallye de série : fin 1982, elle prend le relais de la gamme 104 et donc de la ZS dans cette version, dont le nom rappelle bien des choses aux anciens utilisateurs de Simca 1000. Sauf

que si les ressemblances techniques et esthétiques sont là, ce n'est pas tout à fait une 104 ZS simplement rebadgée. Exit en effet le 1 360 cm³ bien connu au profit du plus petit 1 219 cm³ : toujours de la famille X, ce XZ7R de 90 ch comporte une course nettement plus courte de 69 mm au lieu de 77. Rapidement, la Samba Rallye connaît le succès : performante, économique et bien née, elle est vite homologuée en Groupe N et A en juillet 1983 ! Mais fin 1984, et malgré

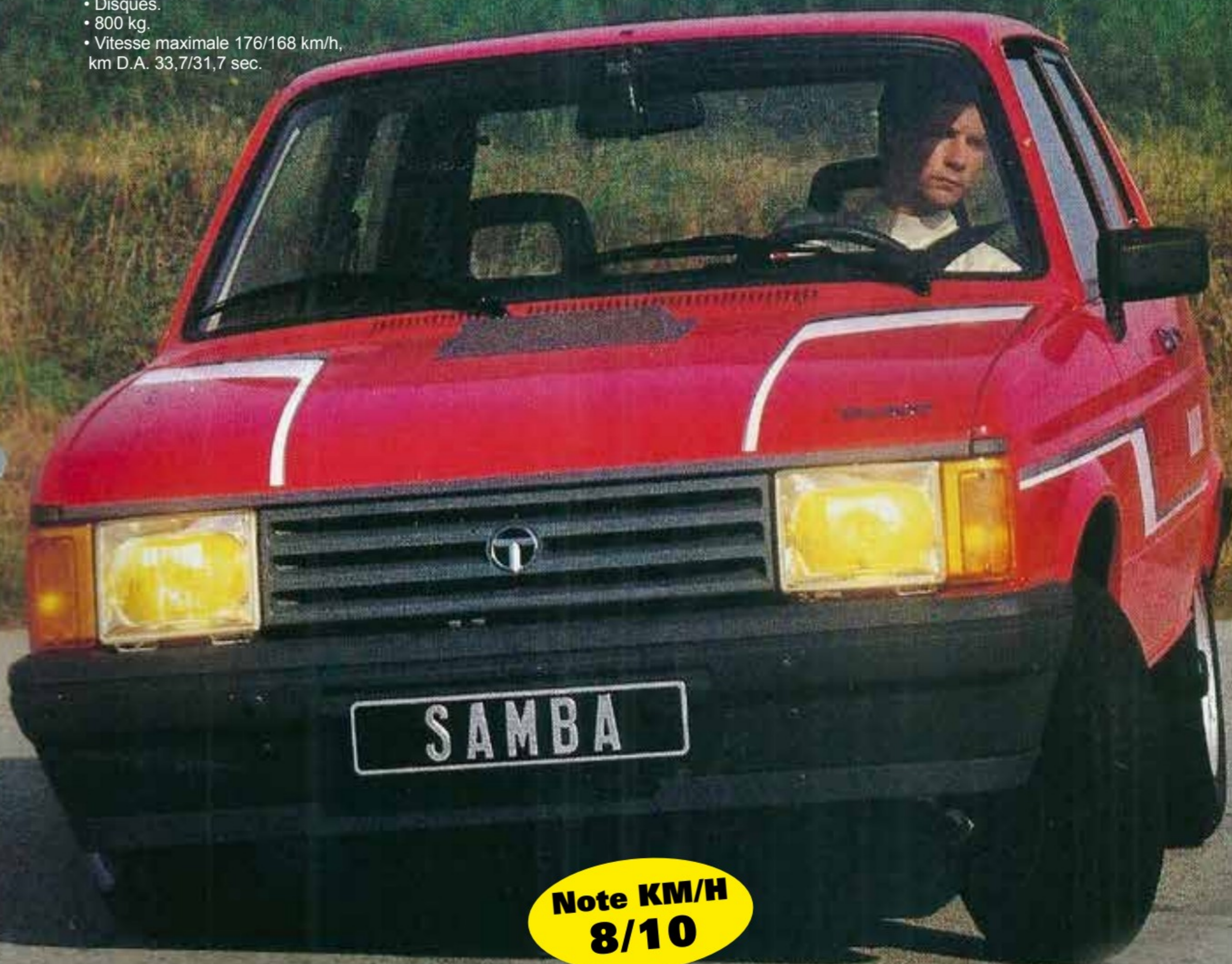
son relatif succès (elle n'intéresse que les purs et durs du rallye), PSA rationalise : retour du 1 360 cm³ sous le capot, pour cause de standardisation, avec une perte de 10 ch ! Soit 80 ch. Il était alors encore possible de commander l'ancienne mouture, mais les ventes ne progressant nullement, à la fin du millésime 1985, la Samba Rallye disparaîtra. Pour laisser place à la 205... Rallye, quelques temps plus tard. Elle nous aura marqué la Samba Rallye : comme quoi, ce n'est pas qu'une question de puissance. Facile, saine, fiable, elle distille des sensations qu'on ne retrouve plus nulle part aujourd'hui chez aucun constructeur. Une autre époque, quoi...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 219/1 360 cm³, 90/80 ch à 6 700/5 800 tr/mn, 103/110 Nm, carburateurs.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 800 kg.
- Vitesse maximale 176/168 km/h, km D.A. 33,7/31,7 sec.

Les points à vérifier

Un peu de rouille dans le coffre, sur les planchers... Mais ce n'est pas le plus important : une Samba Rallye full origine ça n'existe plus ou presque ! Toutes ont couru, plus ou moins, y compris aujourd'hui en VHC. Du coup, si vous voulez un collector, ça ne sera pas donné...



TOYOTA CELICA TURBO 4WD ST165 (1986/1989)

**Cote -/+
12 500/
37 000€**

SUR LA ROUTE DE LA GLOIRE

ON PEUT SALUER TOYOTA POUR LE TRAVAIL FAIT AU FIL DES GÉNÉRATIONS. AVEC LA ST165, LE RALLYE MONDIAL DEVIENT LE POINT DE MIRE. SI LA SUIVANTE ST185 ATTEINDRA LE PINACLE, CELLE-CI FUT CEPENDANT UNE EXCELLENTE MACHINE...

Pas encore la fameuse Celica Gr.A que tout le monde vénère, mais pas loin ! Efficace et originale, c'est un collector depuis longtemps.



**Note KM/H
8/10**

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 998 cm³, 190 ch à 6 000 tr/mn, 250 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 1 410 kg.
- Vitesse maximale 222 km/h, 0 à 100 km/h 8,1 sec.

Les points à vérifier

Vérifier l'entretien, surtout la distribution du 3S-GTE et l'état des joints. Concernant la transmission 4WD, surveiller bruits de ponts, jeu dans l'arbre, fuites et fonctionnement du différentiel. La rouille est bien sûr à ne pas oublier (arches d'ailes notamment). Attention, c'est introuvable : elle a été importée chez nous au compte-gouttes dans cette version...

Présentée en 1986, la Toyota Celica ST165 4WD Turbo est née directement de l'ambition de Toyota en rallye mondial. Le concept était double : proposer une version routière performante et technologique, tout en homologuant une base crédible pour la compétition, dans la lignée des Groupe A qui allaient dominer la fin des années 80. La Celica de quatrième génération (série T160) fut dessinée par le centre de style Toyota, avec des lignes très marquées par l'aérodynamisme. Le développement de la ST165 fut piloté par les équipes techniques de Toyota, sous l'impulsion d'ingénieurs comme Masahiro Saito et avec l'implication

directe de Toyota Team Europe (TTE), partenaire clé du programme rallye. Sous le capot, la ST165 recevait le 4 cylindres 2.0 turbocompressé 3S-GTE, développant environ 190 ch, associé à une transmission intégrale permanente avec différentiel central. Le châssis, renforcé par rapport aux Celica classiques, offrait une motricité remarquable et une tenue de route très sûre. Commercialisée de 1986 à 1989, la Celica ST165 fut moins spectaculaire qu'une Lancia Delta Integrale, elle fut néanmoins saluée pour sa fiabilité, sa polyvalence et ses performances, et elle a posé les bases de la légende Celica Turbo qui culminera avec la ST185 victorieuse en WRC.

TOYOTA COROLLA TWIN CAM 16 AE80 (1983/1987)



Note KM/H
7/10

POURQUOI PAS...

Cote -/+
**3 500/
14 500€**

Présentée en 1983, la Corolla Twin Cam 16 (AE80) est née de la volonté de Toyota de proposer une compacte sportive accessible, inspirée par l'esprit des GTI de l'époque. Le concept était

d'offrir une Corolla plus dynamique que les versions classiques, sans sacrifier la fiabilité et l'usage quotidien, tout en mettant en avant la technologie du double arbre à cames. La Corolla E80 fut dessinée en interne par le centre de style Toyota, avec des lignes anguleuses et modernes typiques du design japonais milieu des années 80. Le développement de la version Twin Cam 16 fut piloté par les ingénieurs du département moteurs de Toyota, sous l'influence de figures comme Tatsuo Hasegawa, impliqué dans la mise au point des motorisations sportives de la marque. Toyota privilégia une approche atmosphérique, fidèle à sa philosophie de durabilité.

Sous le capot, l'AE80 recevait le 4 cylindres 1.6 4A-GE 16 soupapes, développant 124 ch, associé à une boîte 5 comme il se doit et à la traction avant. Le châssis se devait de présenter un relatif comportement sportif sans nuire au confort : un compromis qui ne sera jamais pardonné aux GTI japonaises, moins efficaces que nos productions hexagonales. Commercialisée de 1983 à 1987, la Corolla Twin Cam 16 fut diffusée principalement au Japon et sur certains marchés export, en volumes relativement modestes. À l'époque, son impact public fut discret face aux GTI européennes, mais elle

ON POURRAIT APPORTER EXACTEMENT LE MÊME COMMENTAIRE QUE POUR LA NISSAN SUNNY DES PAGES PRÉCÉDENTES : LA COROLLA TWIN CAM 16 ÉTAIT LÀ POUR COLLER AU MARCHÉ DES GTI, ALORS EN VERVE. MAIS SANS ATTEINDRE LES STANDARDS FRANÇAIS.

Pas ultra efficace mais suffisamment performante pour enchanter un public GTiste nostalgique, cette Corolla se défend.



a acquis avec le temps une réputation solide grâce à son moteur mythique 4A-GE, devenant une référence parmi les compactes sportives classiques.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 587 cm³, 124 ch à 6 600 tr/mn, 14,5 mkg.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 950 kg.
- Vitesse maximale 197 km/h, 0 à 100 km/h 9,7 sec., km D.A. 30,5 sec.

Les points à vérifier

Ceux qui en ont une la modifie pour jouer à fast & Furious. Déjà rare au départ, en trouver une d'origine devient donc mission impossible, un autre film... Si la mécanique est solide malgré une sophistication toute japonaise, le modèle rouille comme tout le monde à cette époque. Bien entendu, s'il manque un spoiler, les jantes d'origine ou les autocollants spécifiques, vous ne les retrouverez pas, ou pas vite...

VW GOLF GTI 16S OETTINGER (1981/1982)

EN MATIÈRE DE GTI, LA FRANCE À DÉTRÔNER LA GOLF GTI SÉRIE 1 SUR LA PLUS HAUTE MARCHE DU PODIUM. MAIS GRÂCE À SA FILIALE VAG FRANCE, LA TEUTONNE A FINI SA CARRIÈRE SUR UN COUP D'ÉCLAT EXCEPTIONNEL.

L'EXCELLENCE FRANÇAISE

L'idée naît alors d'une collaboration entre Volkswagen France et le préparateur allemand Oettinger, afin de proposer une GTI 16 soupapes adaptée au marché français.

Les points à vérifier

Vérifiez la culasse 16 soupapes Oettinger : recherchez fissures ou fuites, notamment au niveau des joints. Assurez-vous que la boîte de vitesses spécifique (rapports raccourcis) fonctionne sans accroc. Inspectez les points de corrosion fréquents : baie de pare-brise, bas de caisse et passages de roue. Les pièces mécaniques communes à la GTI sont disponibles, mais les éléments spécifiques Oettinger (culasse, collecteurs, badges) sont rares et coûteux. Un historique d'entretien complet est essentiel pour évaluer l'état du véhicule.

Le concept est clair : conserver le caractère iconique de la Golf 1 GTI, mais lui offrir une mécanique plus pointue et exclusive qui remette toute la concurrence derrière. Oettinger travaille sur la base du 1.6 GTI (code EG), qu'il équipe d'une culasse 16 soupapes développée spécifiquement pour cette version. La mise au point est réalisée en étroite collaboration avec Volkswagen France, mais la voiture reste officiellement une série spéciale d'importateur, et non un modèle catalogue VW.

Sous le capot, le 1.6 16 soupapes développe 136 ch, associé à une boîte 5. Le châssis reste proche de celui de la GTI classique, mais la voiture se distingue par son moteur plus rageur, sa sonorité métallique et sa montée en régime nettement plus sportive. Esthétiquement, elle arbore un kit carrosserie spécifique, des jantes ATS, une calandre à quatre phares sans liseré rouge, et des badges "16S". Elle était disponible en deux coloris officiels : Alpine

White (blanc uni) et Anthracite Metallic (gris anthracite métallisé). Le Anthracite Metallic était une teinte spécifique à cette série limitée, non proposée sur les autres modèles de la gamme Golf 1 GTI. Commercialisée uniquement en France entre 1981 et 1982, la Golf 1 GTI 16S Oettinger est produite à une poignée d'exemplaires (les sources oscillent entre 1 250 et 2 000 ex.), ce qui en fait l'une des Golf les plus rares et recherchées aujourd'hui.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 588 cm³, 136 ch à 6 500 tr/mn, 157 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 900 kg.
- Vitesse maximale 200 km/h, 0 à 100 km/h 8 sec., km D.A. 29,5 sec.

**Cote -/+
15 000/
45 000€**

**Note KM/H
9/10**



VW GOLF GTI (1975/1984)

LA MATRICE

RIEN NE PRÉDISPOSAIT VW À CRÉER LA PREMIÈRE GTI DE TOUS LES TEMPS, NI MÊME À PARVENIR À UNE TELLE RÉUSSITE DU PREMIER COUP. EN TOUT CAS, LA GOLF GTI SÉRIE 1 CONNAÎTRA UNE LONGUE CARRIÈRE, ET SERA LA MATRICE DE TOUTES LES GTI CONTEMPORAINES ET MODERNES !

Cote -/+
**10 000/
30 000€**

Note KM/H
9/10



Après cinq années passées à redresser la gamme VW, la faire basculer dans la modernité (K70, Passat...) et sortir de la culture Coccinelle, quelques ingénieurs « locaux » ont besoin d'une récréation. Ceux-ci venaient de créer la Golf : un best-seller en devenir et une base ultra moderne, à laquelle il manque cependant une version, celle de

la performance ! D'où cette idée, créer une Golf Sport... Une petite équipe autour de l'ingénieur Friedrich Goes décide de travailler à temps perdu sur ce projet. Il faut d'abord une mécanique : il y a chez le cousin Audi le 1600 (1 588 cm³) 100 ch DIN de la 80 GT ! Cependant, les ingénieurs VW estiment ce bloc mal exploité : sur la Golf Sport, il est installé transversalement. Ensuite, on s'intéresse au châssis : rabaissement de 20 mm, barres antiroulis avant et arrière, ressorts durs, pneus en 175 au lieu du

155 d'origine. Puis nous sommes au début de l'année 1975, VW passe un accord avec Bosch pour la fourniture d'injections mécaniques. Cette fois, la Golf Sport propose 110 ch. Et la nouvelle Golf... GTI (nom de baptême évident) débarque au salon de Francfort 1975. VW a non seulement créé une sportive populaire et polyvalente capable de performances proches de gros 6 cylindres, mais l'auto est en plus une nouvelle référence en termes de châssis et d'équilibre. Dès lors, tous les autres grands

La Golf 1 reste l'archétype de la GTI : elle n'est pas la première à avoir proposé le concept, mais elle en sera la première synthèse moderne...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 588 cm³, 110 ch DIN à 6 100 tr/mn, 14 mkg, injection.
- Boîte 4/5 vitesses.
- Disques/tambours.
- 810 kg.
- Vitesse maximale 182 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec., km D.A. 31,5 sec.



Il n'y a plus rien à dire sur cette référence absolue ! La GTI Série 1 a tout inventé ou presque, en tout cas parvient à la meilleure sytnhèse de l'époque...



constructeurs européens et japonais vont essayer de proposer une concurrente à la Golf GTI... Mais il faudra presque dix ans pour rattraper le bolide allemand qui évoluera doucement : boîte 5 vitesses, 5 portes, un 1800 qui améliore le couple mais pas la puissance (2 ch de plus que le 1600). La Golf GTI Série 1 finit par « vieillir ». En 1984, elle s'offre quelques séries limitées avant de tirer sa révérence

Les points à vérifier
A force de dire que c'est solide, on ne se méfie plus... Beaucoup d'exemplaires ont souffert du manque d'entretien ; par ailleurs, à moins d'un dossier et de factures permettant de suivre plus de trente ans d'utilisation, difficile de savoir quel chiffre mettre devant les cinq affichés par le compteur kilométrique ! Une grosse réfection est à faire tous les 300 000 km. C'est déjà une bonne marge. Ça, c'est pour le bloc. Mais il faut aussi bien surveiller les périphériques : le circuit de refroidissement est à entretenir avec soin. Et l'injection Bosch ne supporte pas les immobilisations prolongées. Côté tôlerie, ça rouille, mais plutôt moins que la moyenne. Des tôles de qualité ont permis cela. Ce qui n'empêche pas une inspection circonstanciée : d'autant que ce sont surtout les traces de chocs mal réparés qu'il faudra traquer ! Enfin, le tuning a décimé pas mal d'exemplaires et quelques séquelles subsistent souvent...

VOLKSWAGEN GOLF 2 GTI (1984/1992)

MAL AIMÉE ?



A L'ÉPOQUE, LA PRESSE LUI A CRACHÉ DESSUS. MAIS DERRIÈRE, LA CLIENTÈLE L'A APPRÉCIÉE. FINALEMENT. CETTE GOLF 2 GTI COMMENCE AUJOURD'HUI À SÉDUIRE LES COLLECTIONNEURS QUI NE PEUVENT PAS SE PAYER LA MULTISOUPAPES.



Cette GTI Série 2 en 8 soupapes n'a pas plu aux « spécialistes » mais fut bien accueillie par le grand public...



Lorsque Volkswagen présente la Golf II en septembre 1983 au Salon de Francfort, la barre est haute : succéder à la Golf I GTI, qui a quasiment inventé la compacte sportive en 1976. Dès la genèse du projet « Typ 19E », lancé au tournant de 1980 sous la direction du style de Jozef Kabaň (pour les premières esquisses) et sous l'ingénierie globale de Ernst Fiala, Volkswagen veut conserver l'ADN GTI tout en améliorant le confort, la sécurité et l'aérodynamique. La Golf II GTI est officiellement commercialisée en mars 1984. Elle reprend et fait évoluer le fameux moteur EA827 : un quatre cylindres 1,8 litre (1781 cm³) à injection électronique Bosch K-Jetronic, développant 112 ch. Apparemment donc rien de nouveau par rapport à la génération précédente, et c'est ce qui soulèvera l'opprobre sur le modèle, mais les ingénieurs Franz Hauk et Karl-Heinz Neumann ont pourtant optimisé la combustion et la gestion du mélange par rapport à la Golf I. Côté châssis, la GTI reçoit des barres antiroulis plus épaisses et des freins à disques ventilés à l'avant. Un peu plus lourde, un peu plus imposante que la

GTI précédente, cette Génération 2 peine à convaincre, malgré des chiffres annoncés globalement meilleurs. Les spécificités visuelles sont conservées : liseré rouge sur la calandre, badges « GTI », sièges à motifs « tartan », volant trois branches et la finition de bord marque un bond en qualité perçue par rapport à la Golf I. En 1987, la gestion moteur est modernisée avec l'arrivée de la Digifant sur certaines variantes, améliorant la consommation et la régularité de fonctionnement. En 1989, la GTI bénéficie du restylage de la Golf II : pare-chocs enveloppants couleur carrosserie, nouvelles selleries et meilleure insonorisation. La 8 soupapes reste cependant fidèle à son caractère : coupleuse, accessible et homogène. La production de la Golf II GTI 8 soupapes s'achève en 1992, à l'aube de la Golf III. Evidemment, on peine à défendre cette GTI 2. A l'époque, toute la presse spécialisée a crié au scandale : aucun progrès par rapport à la Golf GTI série 1 ! Et la concurrence s'est réjouie de ce non-progrès. Pour autant, Volkswagen cachait bien son jeu puisqu'une bien plus puissante et efficace version 16S allait bientôt arriver, tandis que la clientèle n'a pas boudé du tout cette Golf 2 GTI 8 soupapes au contraire ! Comme quoi...

Les points à vérifier

Elle a tellement été brocardée qu'en occasion sa cote est tombée si bas à un moment donné que nombre d'exemplaires ont fini à la casse : on redécouvre depuis peu l'intérêt de cette GTI 2 à 8 soupapes qui devient une classique – dans l'ombre toujours de la 16S qui devient chère. C'est solide, trop, donc c'est mal entretenu. Ça rouille comme tout le monde. Et on ne compte plus les exemplaires salement tunés. Mais il est encore possible de trouver de beaux exemplaires d'origine. Quitte à y mettre un certain prix.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 781 cm³, 112 ch à 5 500 tr/mn, 155 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 920 kg.
- Vitesse maximale 191 km/h, 0 à 100 km/h 9,7 sec., km D.A. 30,4 sec.

Un peu plus rapide que la première GTI, mais moins emblématique, cette Golf 2 GTI fait doucement son entrée parmi les classiques.



**Cote -/+
3 500/
10 000€**

**Note KM/H
6/10**

VW GOLF GTI 16S/16V (1985/1991)

MATCH RETOUR

DÉLICAT DE REMPLACER UN MYTHE : IL FAUT SAVOIR FAIRE MIEUX, BIEN SÛR, MAIS AUSSI S'IMPOSER SELON DES LOIS SUBJECTIVES DE SÉDUCTION. AUSSI, LA TÂCHE DE LA GOLF GTI SÉRIE 2 FUT DIFFICILE. MISE K.O. EN FORMAT 8 SOUPAPES, IL AURA FALLU QU'ELLE ÉVOLUE POUR RETOURNER AU COMBAT. MAIS SUR LA DURÉE, CETTE NOUVELLE GÉNÉRATION A FINI PAR CONQUÉRIR SON PUBLIC...

Succéder à la Golf GTI Série 1 était une mission périlleuse. Les études de la Golf Série 2 débutent en mai 1979. VW n'a pas droit à l'erreur : 5,5 millions de Golf Série 1 (toutes versions confondues) roulent sur la planète en 1983 ! Pour VW, l'idée est de moderniser tout en conservant l'allure de l'originale : la mode est à l'aérodynamique, Giugiaro doit rendre la Golf fluide. Bon courage ! Quatre ans seront nécessaires pour être à peu près sûr du coup : en août 1983, la Golf 2 est présentée à la presse. Enflée d'un peu partout, l'identité est tout de même restée, alors que le Cx est passé de 0,42 à 0,34 ! Et finalement le grand public sera satisfait de cette évolution. A l'inverse des amateurs de GTI : non seulement il faudra attendre fin 1984 pour voir le successeur, mais en plus celui-ci sera « décevant »... Même moteur 1,8 l 112 ch et 50 kg en plus. Voilà en résumé cette Golf 2 GTI ! De sportive, la voiture est transformée en performante autoroutière : couple maxi à 5 500 tr/mn, rapports de boîte allongée, vitesse de pointe de 191 km/h (merci l'aérodynamique !), mais accélérations en retrait : 0 à 100 km/h en 9,7 secondes... VW vient de laisser Peugeot prendre la place sur le marché des GTI. Remonter la pente va être long, très long. Au printemps 1985, VW lance la GTI 16S. Peu démonstrative sur le plan esthétique, celle-ci offre de notables avancées techniques : sa culasse 16 soupapes sort 139 ch à 6 100 tr/mn. Pour autant, les performances restent « moyennes » : le kilomètre passe sous la barre des 30 secondes (29,6 secondes) et le 0 à 100 est effectué en 9,5 secondes. Pas mal, mais... L'auto est lourde et cataloguée comme telle. Mais la qualité de construction est là et le public ne s'y trompe pas. La Golf GTI 16S deviendra 16V à l'occasion d'un léger restyling de ses boucliers et prendra sa retraite en 1991



La Golf 2 16S est performante, rapide mais loin d'être radicale, une formule qui plaisait à l'époque.



Avec la GTI 16S, VW a repris les devants avec le sérieux de la marque...



**Cote +/-
7 000/
22 000€**

**Note KM/H
8/10**

Les points à vérifier

Sachez que le bloc KR est connu pour sa fiabilité légendaire. Il faut plutôt surveiller ses accessoires, notamment sa pompe à eau, son alternateur ou encore s'assurer du bon fonctionnement de son injection. La corrosion n'est pas systématique sur la Golf 2, plutôt bien conçue et bien traitée d'origine. Attention toutefois aux chocs mal réparés et dissimulés et bien entendu aux évacuations bouchées qui peuvent occasionner de la rouille. Il est rare de pouvoir tomber sur une Golf 2 encore pourvue d'un intérieur d'origine qui n'a pas été bricolé (électricité, tuning).

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 781 cm³, 139 ch à 6 100 tr/mn, 17,7 mkg, injection.
- boîte 5 vitesses.
- Disques.
- 990 kg.
- Vitesse maximale 206 km/h, 0 à 100 km/h 9,2 sec., km D.A. 29,6 sec.

VOLKSWAGEN POLO G40 (1988/1998)

LA FOURMI ROUGE

ET POURQUOI NE PAS FAIRE DE LA POLO ÉGALEMENT UNE SPORTIVE ? AU MILIEU DES ANNÉES 80, CETTE IDÉE GERME CHEZ VW. ET VA DÉBOUCHER SUR DEUX GÉNÉRATIONS ÉPHÉMÈRES DE G40.



RAPPELS TECHNIQUES

- 1 272 cm³, 115 ch à 6 000 tr/mn, 15 mkg, injection.
- aux roues avant, boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/tambours.
- 830 kg
- Vitesse maximale 196 km/h, 0 à 100 km/h 8,1 sec., km D.A. 29,3 sec.



VW s'est forgé très vite une image sportive. Cependant celle-ci est déclinée uniquement sur la Golf. L'idée de décliner une offre sportive sur la Polo est envisagée en 1983. Les ingénieurs remettent au goût du jour un vieux brevet consistant en un compresseur à spirales (G). Ce n'est qu'en 1988 que la carrosserie coupé de la Fourmi de VW adopte en série très limitée ce compresseur baptisé alors G40 ! Très performante, mais aussi très chère, la G40 phase 1 est anecdotique. Avec le restyling de 1991, la G40 revient en série, avec un tarif recalibré et un équipement cheap. Mais 115 ch pour 1 272 cm³ ! Sa discrétion extérieure comme intérieure est proportionnellement inverse au caractère sportif de cette Polo peu courante ! Avec les performances d'une 1600 GTI de l'époque, et encore, dans l'échelle haute ! Le châssis ferme n'est pas exempt de défauts, mais du coup la rend vivante à piloter... En outre, c'est devenu un objet rare, de collection, facile à vivre, car plutôt fiable.

Les points à vérifier

Non seulement l'auto est rare, mais a souvent connu l'enfer en deuxième, troisième (voire plus) main : tuning de bas étage, prépas moteur aléatoires, et manque d'entretien (le compresseur se refait tous les 50 000 km). C'est une auto intrinsèquement solide mais pointue qui a besoin d'attention : mettez plus sur la table pour acheter une base saine et d'origine.

**Cote -/+
5 000/
15 000€**

**Note KM/H
7/10**



Autrement plus originale et rare qu'une Golf GTI contemporaine, la Polo G40 est à redécouvrir d'urgence.

VOLKSWAGEN SCIROCCO 2 GTI GTX 16V (1986/1992)

**Cote +/-
4 000/
15 000€**



LA MÊME EN COUPÉ !

SI LA PREMIÈRE SCIROCCO GTI EST APPARUE AVANT LA GOLF, AVEC LA DEUXIÈME GÉNÉRATION CELA S'EST INVERSÉ... CE QUI A PERMIS AUSSI À LA SCIROCCO 2 DE BÉNÉFICIER DU FAMEUX BLOC À 16 SOUPAPES. DANS TOUS LES CAS, IL S'AGIT D'UNE GOLF EN VERSION COUPÉ !

La genèse des versions 16 soupapes s'inscrit au milieu des années 80, quand Volkswagen décide de généraliser la culasse multisoupapes développée par ses ingénieurs motoristes à Wolfsburg. Après son lancement sur la Golf GTI 16S en 1985, le moteur "KR" (1 781 cm³, double arbre à cames en tête, injection Bosch KE-Jetronic) arrive dans la Scirocco au millésime 1986 sous l'appellation Scirocco GTI 16S. Exactement identique (puissance couple) que sur la Golf 16S, il permet cependant une meilleure vitesse de pointe sur la Scirocco du fait d'une ligne plus aérodynamique (malgré l'apparence de brique brute du coupé de Wolfsburg...). Techniquement, la Scirocco 16V se distingue par ses freins avant ventilés, une suspension raffermissée, une boîte 5 à rapports rapprochés et une aérodynamique optimisée par un kit carrosserie. En 1988, le restylage de la Scirocco II (boucliers plus enveloppants, nouveaux feux) modernise aussi la GTI 16V sans changer la mécanique. En 1989 apparaît la rare et "luxueuse" GTX 16V, positionnée comme vitrine : jantes 15 pouces spécifiques, bas de caisse élargis, spoiler arrière, sellerie Recaro et réglages châssis encore améliorés. Mécaniquement, elle reprend le bloc KR, mais à partir du millésime 1990 l'adoption

du catalyseur fait chuter la puissance à 129 ch sur les versions "cat". Les millésimes 1991-1992 voient surtout des ajustements d'équipement (ABS en option, finitions intérieures améliorées) alors que la production s'achemine vers sa fin.

Les points à vérifier

Ce sera tout comme la Golf 2 GTI 16S/16V. La même fiabilité poussée à ses limites, la même rouille qui s'installe avec le temps. Cependant, le modèle est un peu plus rare que la berline mythique, et n'a pas bénéficié de la même cote à l'usage : de fait les Scirocco GTI/GTX 16S sont devenues rares, surtout en bel état d'origine, et donc devenues discrètement chères elles aussi...

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 781 cm³, 139 à 6 300 tr/mn, 168 Nm.
- Boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés.
- 970 kg.
- Vitesse maximale 210 km/h, 0 à 100 km/h 8,1 sec., km D.A. 29,3 sec.



Dans l'ombre de la Golf, la Scirocco 2 propose dans sa version multisoupapes un charisme différent et intéressant.

**Note KM/H
7/10**

VOLVO 480 TURBO (1988/1995)

DE L'EXOTISME !

SOYONS CLAIRS DÈS LE DÉBUT, LA VOLVO 480 TURBO N'EST PAS UNE SPORTIVE TRANSCENDANTE, MAIS ELLE A UN ATOUT MAJEUR : UNE ORIGINALITÉ ABSOLUE !

C'est dans le lointain coupé P1800 qu'il faut chercher les gènes de la 480. La P1800 fut déclinée dans les années 70 en une version break de chasse étonnante et atypique. Un genre de carrosserie vers lequel Volvo va revenir régulièrement dans son histoire, et donc avec la 480. Mais ce n'est pas tout, la partie avant de celle-ci est aussi anticonformiste, avec son faciès plongeant à phares escamotables ! Avec des mécaniques d'origine Renault, c'est la version Turbo qui apparaît la plus puissante, pour ne pas dire sportive... Autant le public a adoré son style, autant la presse a détesté sa finition bas de gamme et son châssis « confort » : taillée pour l'Amérique, la 480 Turbo souffle modérément pour préserver la fiabilité, mais reste relativement performante, tout en offrant un châssis loin d'être sportif. Ce qui ne veut pas dire inefficace : il y a du roulis, mais ça passe très propre et l'arrière peut aussi savoir jouer... La cote est basse, et le charme est intact.

**Cote +/-
2 000/
8 000€**

**Note KM/H
5/10**



Les points à vérifier

Tout et rien. Ça dépendra de ce que vous trouverez à acheter : les beaux exemplaires bien entretenus se font rares, car la cote est au fond du trou et ceux qui les possèdent hésitent à mettre beaucoup d'argent en maintenance. La piètre qualité des matériaux de bord (malgré un bon équipement) engendre aujourd'hui des mobiliers de bord souvent délabrés. Côté mécanique, le 1700 turbo est plutôt solide (ce bloc Renault a équipé des milliers de véhicules avec des kilométrages hallucinants), et le turbo ne souffle pas fort pour préserver la fiabilité. Il faut donc simplement le laisser chauffer et refroidir avant/après usage. La rouille sera un autre souci, car ce modèle qui commence à être âgé y est assez sujet.

RAPPELS TECHNIQUES

- 1 721 cm³, 120 ch à 4 500 tr/mn, 175 Nm, turbo, injection.
- aux roues avant, boîte 5 vitesses.
- Disques ventilés/pleins.
- 1 055 kg
- Vitesse maximale 203 km/h, 0 à 100 km/h 9,3 sec., km D.A. 30,5 sec.



C'est davantage pour son style que pour ses performances que l'on optera pour la 480 Turbo.

ALPINE

mille Miles
MAGAZINE



TOUS LES MODÈLES

ALLO. NG

148
PAGES!

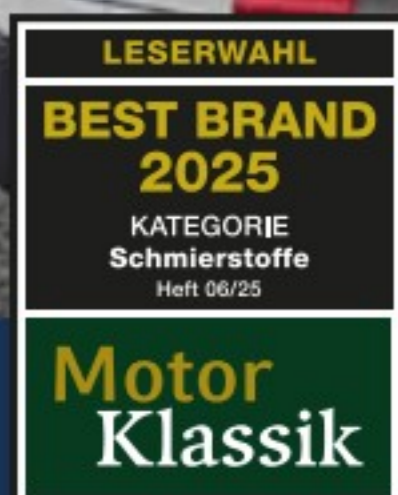


CATALOGUE COMPLET!

2015-2025



EN VENTE EN SUR ABORIVA.COM



Ausgabe 6/2025



Ausgabe 4/2025



Ausgabe 4/2025

LIQUI MOLY

Envie de changement ?

Votre voiture n'est pas n'importe laquelle. Alors, ne prenez pas n'importe quoi. LIQUI MOLY offre une gamme de produits adaptée à chaque voiture. Qu'elle soit ancienne ou récente : avec les produits LIQUI MOLY, vous roulez mieux.

Découvrez la différence : www.liqui-moly.com

