



LA PRÉPARATION

Après la présentation du 205 Trophée et quelques explications sur la préparation de la voiture dans le premier 205 Magazine, il était logique de proposer un dossier expliquant en détails les différentes modifications à effectuer sur une auto destinée à faire des raids. Les pages suivantes vont vous montrer ce qu'il est possible d'obtenir d'une 205 de base pour en faire une auto du désert !

Texte Guillaume Maquet, photos Guillaume Maquet et François Lombart

RACING

205 Raid



Drôle d'allure non pour une Turbo D ?!



Une grosse partie du travail a consisté à poser un kit carrosserie pour lui donner un look de Turbo16.



Une barre de renfort prend place derrière le pare-chocs avant.

A quand la vôtre ?

Avant d'aller affronter les pistes marocaines il est important de bien connaître les différentes étapes à suivre si l'on veut avoir une 205 fiable et capable de rouler dans les dunes. La préparation présente de nombreuses surprises pour ceux n'ayant pas ou peu de renseignements à son sujet. Au début il n'y avait rien ou presque sur internet, chacun semblant vouloir garder pour lui les détails des modifications apportées. Puis au fur et à mesure des photos et des commentaires expliquaient comment faire. La voiture qui va vous être présentée est un exemple parmi tant d'autres mais de nombreux points sont incontournables et c'est ceux-là auxquels il va falloir être attentif. Au niveau carrosserie l'équipage s'est fait plaisir en assemblant un kit carrosserie qui était initialement prévu pour faire du tuning. La peinture orange permet d'avoir une 205 différente des autres équipages qui ne modifient pas ou très peu l'esthétique de leur monture. La voiture utilisée est une 205 turbo diesel dans sa finition Di-Turbo. Finition imitant celle de la GTI avec une casquette de

compteur identique, des sièges baquets et surtout un train avant triangulé de 205 GTI 16L. C'est pour cette dernière raison qu'elle a été choisie alors que le moteur diesel malgré son turbo-compresseur présente un certain inconvénient par rapport à son poids qui alourdit l'auto et la handicape dans le sable. Cette auto a participé au 205 Africa Raid organisé par une autre société que le 205 Trophée dont il était question dans le précédent numéro.

PRÉPARATION DE LA 205 TURBO-D AFRICA RAID

La voiture sera mise à nue. Et pour cause, il lui faudra recevoir son kit carrosserie pour l'aspect esthétique et divers changements vont s'opérer au fil des jours. Ils seront nombreux, car il aura fallu pas moins de deux ans pour obtenir le résultat que vous voyez. Bien sûr François et Jean-Louis, les propriétaires, n'ont pas passé tous leur temps libre dessus mais les heures de travail se sont vite accumulées notamment avec l'aspect carrosserie. Une grosse partie du travail a consisté à poser un kit carrosserie pour lui donner un look de Turbo16. Une peinture complète sera réalisée y compris pour

le compartiment moteur et l'habitacle. La caisse a été peinte directement à l'atelier dans lequel ont été dressés des bâches en guise de cabine de peinture. Pour retenir la poussière de l'eau était régulièrement pulvérisée au sol. Le résultat est plus que bon, même très correct. Sinon, côté modifications carrosserie, on compte encore une barre de renfort qui prend place derrière le pare-chocs avant. Par ailleurs, la prise d'air d'origine située derrière la calandre est obligatoirement supprimée pour ne pas aspirer trop de sable. Elle sera déplacée à l'arrière droit sur le pavillon. La réglementation impose un crochet de remorquage avec une fixation robuste pour sortir la voiture d'un ensablement. Les 4x4 de l'organisation sont obligés de tirer violemment pour ne pas rester eux-mêmes enlisés. Un crochet d'attelage a été fixé à l'arrière. Notez le passage de l'échappement au-dessus de l'essieu alors que d'origine il se fait par le dessous. Cette modification permet de l'éloigner du sol pour ne pas le tordre. Les câbles de freins à mains seront passés au-dessus de la patte métallique de fixation et les canalisations au-dessus du bras de suspension toujours dans le but



Prise d'air du moteur sur le pavillon.



Peinture complète de la voiture.



suffi à naviguer dans le désert. La planche de bord de la 205 est conservée mais elle reçoit des modifications devenues indispensables pour naviguer dans le désert. Le compteur est conservé mais le néman a disparu. Le contact se fait par l'interrupteur basculant rouge que l'on voit en bas à gauche de la console centrale. Au dessus prennent place des indicateurs de fonctionnement. A droite le terra trip qui sert à naviguer, puis un interrupteur pour la vitre électrique passager, une multi-prise allume cigare et l'extincteur.

L'arceau est obligatoire uniquement à l'arrière et il est facultatif pour la partie avant puisque les voitures roulent sur un terrain où le risque de retournement se trouve en zones sableuses, donc molles ce qui endommage peu la caisse.

Les manomètres indiquent (de gauche à droite et de bas en haut) : la température d'huile, la pression d'huile, la température d'eau, voltmètre et pression de turbo. On reconnaît les interrupteurs de warning et d'anti brouillard. Ensuite viennent trois interrupteurs basculants: première vitesse du ventilateur moteur, deuxième vitesse (il s'agit d'un fonctionnement forcé: la sonde restant en place sur le radiateur), interrupteur de réserve car inutilisé. En bas à gauche le coupe-circuit, le bouton poussoir de commande de démarreur et deux inters pour les accessoires électriques dont un pour le préchauffage. La batterie est déplacée dans le coffre. Deux sièges baquet viennent prendre place et chacun est adapté. Lors du changement de pilote les sièges sont démontés pour être inversés. Le compresseur est situé derrière le copilote permet de regonfler les pneus après avoir franchi une zone de sable mou. Cette 205

sera d'ailleurs équipée d'un système permettant de dégonfler et regonfler depuis le poste de pilotage sans s'arrêter. La garniture de porte est simplifiée et réalisée dans la même matière que les protections sous la caisse. Petit détail important : la trousse d'écovier destinée à faire vide-poches pour y placer des stylos pour prendre les notes.

LA BONNE BASE

La plupart des autos sont des modèles essence : pour une meilleure performance et plus de rage moteur. Attention au moment

du choix de votre base : ne prenez pas une GTI en état concours, car les modifications sont difficilement réversibles ! Une 205 un peu usée mais pas trop, trop coûteuse à restaurer mais facile à préparer sera idéale. Mieux encore, des 205 modifiées tuning ont déjà été sacrifiées : ces bases sont peu onéreuses car invendables (le goût et les couleurs...), elles peuvent être aussi d'excellentes bases. La préparation dans ses grandes lignes est identique d'un véhicule à l'autre.



Prise d'air de ventilation du moteur.

En premier plan la protection sous le berceau puis deux autres latérales sous la caisse.

Protection de la goulotte de remplissage de carburant.

Garniture de porte.

Un autre intérieur préparé. Ici, une XS qui revenait de l'Africa raid.

Compresseur d'air pour rétablir la pression des pneus.

Le crochet situé à l'avant reste en place pour les remorquages moins importants.

La planche de bord de la 205 est conservée.