Peugeot 205 ADG

TOUT DANS LE LOOK !

L'ADG ne ressemble à aucune autre 205, et surtout pas à une Turbo 16, imitée çà et là. Ses concepteurs ont voulu réaliser un véhicule original, et il est vrai qu'avec ses passages de roue galbés et son intérieur bois, elle attire l'œil...

par Pierre DAUBROSSE – photos Patrick SAUTELET

Le but esthétique a tellement été recherché que même les modifications mécaniques ont été rendues visuelles ! Car la 205 ADG ne se contente pas d'une carrosserie remaniée. Non, ce n'est pas une deux litres, comme le sigle d'aile arrière pourrait le laisser croire, mais une 1900 tout de même...

La cylindrée de 1 905 cm³ est obtenue grâce au vilebrequin des 305 GT et GTX qui fait passer la course de 73 à 88 mm. Cela fait donc 15 mm de plus que sur le moteur de la 205 GTI servant de base à l'ADG. Les bielles proviennent aussi de la 305, mais les pistons d'origine sont modifiés. Le taux de compression s'établit à 10 : 1. Le volant moteur, d'origine également, est équilibré. Le travail sur la culasse concerne uniquement le remplacement de l'arbre à cames. Côté lubrification, on note le montage d'un radiateur d'huile qui s'accompagne d'un carter inférieur en alu de plus grande capacité. Le système d'injection d'origine est conservé mais en étant modifié au niveau du doseur-distributeur et du boîtier électronique. Afin de faciliter et d'accélérer la transformation du moteur, le nouveau est proposé en échange standard. Il développe 125 ch à 5 900 tr/mn. L'embrayage est renforcé et la boîte de vitesses demeure d'origine. Le décor du compartiment moteur est fait pour renforcer l'idée de préparation en profondeur qui n'apparaît pas d'entrée quand on lève un capot ! Barre anti-rapprochement entre les puits de Mc Pherson (est-ce bien nécessaire, même avec 125 ch ?), couvre-culbuteurs rouge Ferrari, vis de culasse chromées, tout cela n'est pas bien utile, mais ça tape à l'œil, c'est sûr ! Extérieurement, l'ADG se remarque à son aspect inhabituel, mais aussi à sa caisse surbaissée et à ses jantes au fort déport. Celles-ci sont des Delta Mics GTO au dessin tout à fait original qui se marie bien avec la voiture. Elles sont équipées de MXW en 195/50 × 15, des dimensions qui conviennent bien à une 205 GTI plus puissante. L'abaissement de la caisse de 25 mm est dû, à l'avant, au montage de nouveaux ressorts, à flexibilité variable, et à l'arrière, au réglage des barres de torsion. Les suspensions sont dotées d'amortisseurs De Carbon à gaz et d'une barre stabilisatrice arrière au diamètre augmenté (23 mm au lieu de 19).

Du cuir et du bois dans une 205

Avant de palper la texture du cuir et d'admirer l'ébénisterie, voyons de plus près le kit carrosserie. Il se compose de pièces en polyuréthane semi-dur dont la qualité de surface est remarquable mais dont le poids est par contre un peu plus élevé que celui du polyester. Les éléments, qui comprennent quatre extensions d'aile, des bas de caisse, des bas de portes et un fin spoiler intégré, se montent sans faire de découpes, sans rivets pops, uniquement par boulonnage non apparent. Ils se fixent en effet à l'emplacement des baguettes latérales et des élargisseurs d'aile d'origine, ce qui facilite leur dépose éventuelle le jour de la revente du véhicule. Les pare-chocs d'origine restent en place, mais doivent être peints avec le reste, car les pièces sont livrées en blanc. Il faut environ huit heures à un néophyte pour monter le kit facturé 6 000 FF hors taxes. Aucun becquet arrière n'est livré par ADG qui, sur la voiture de démonstration, a même fait disparaître celui de la GTI de série. Comme on peut le voir sur les photos, le prototype dispose par contre de doubles phares ronds et d'antibrouillards. Pour en terminer avec l'extérieur, signalons que la plaque arrière striée est remplacée par une garniture peinte dans la teinte de la carrosserie.

A l'intérieur de l'ADG, un conducteur habituel de 205 GTI se sent tout de suite dépaysé. C'est d'ailleurs par son habitacle que cette 205 très spéciale est la plus attachante. L'univers plastique de la voiture moderne disparaît au profit d'un environnement marié avec les matériaux nobles. D'abord, la moquette rouge agressive est remplacée, et du cuir est utilisé pour recouvrir en partie les sièges, les panneaux latéraux et la planche de bord. Celle-ci est réalisée à partir d'une coquille polyester décorée de cuir, mais aussi de bois plaqué verni que l'on retrouve aussi en haut des garnitures de portes. Le reste du garnissage fait appel à du Witan, un tissu chaud en imitation daim. Si votre portefeuille vous le per-

Les créateurs de la 205 ADG la destinent aux amateurs de jolies choses originales. A la limite, les 125 ch ont peu d'importance. Il y a tellement peu de bois et de cuir dans les autos aujourd'hui que l'intérieur de la 205 ADG a de quoi séduire. Reste à savoir si on peut y mettre le prix demandé.
Impossible de passer inaperçu avec le kit carrosserie.

met, car ce décor intérieur se paye déjà 26 904 F sans compter la main-d'œuvre, et hors taxes, vous pourrez vous offrir un volant agréable comme le Momo type Cobra de notre voiture d'essai. De toute manière, il faut avoir les reins solides pour se lancer dans la transformation de sa 205 GTI, et c'est sans doute la raison pour laquelle ADG pense surtout vendre à l'étranger, notamment en Allemagne. Songez que le prix de la voiture complète équipée des quatre kits (moteur : 29 000 F H.T., suspension : 7 237 F, intérieur, et extérieur), atteint la somme de 165 405 F T.T.C. pour une 205 GTI...

PRIX (avec les 4 kits de base)	205 ADG 125 ch
En France (FF)	165 405

Mais que ne feraient certains pour du cuir et du bois... C'est à ceux-là, aux amateurs de belles finitions qu'ont pensé Alain Goupy, Dominique Pannier et Gérard Cotteret, les trois associés dont les initiales des prénoms ont donné le sigle ADG. Regroupés pour plus de facilité au sein de la société existante Intcar, ils participent tous trois, à leur façon à l'aventure ADG. D. Pannier est l'ingénieur de la bande, celui qui travaille dans l'ombre. C'est lui qui a mis au point le moteur et s'est penché sur les suspensions. Alain Goupy n'est pas le moins présent à l'atelier de Levallois. Il a pourtant fort à faire avec sa société d'exportation de véhicules neufs, la SEDEMA. Bon client de Peugeot, il s'intéresse aussi bien à la 404 bâchée qu'à la 205 Turbo 16 dont il a déjà expédié six exemplaires ! Il a des projets partout et des voitures aussi, comme cette Arrows F1 ex-J. Mass qui attend son Cosworth tout neuf sous une bâche, dans l'atelier... Lui, on devrait le voir en VEC l'année prochaine, avec sa Mustang, et son copain, Gérard Cotteret, dans une Cooper S. A moins que ce dernier ne ressorte sa René Bonnet Djet tubulaire, une pièce presque unique dont le poids plume fait merveille (580 kg). G. Cotteret, c'est l'homme orchestre du groupe. C'est lui qui a organisé le déplacement de leur prototype à Essen, pour le Salon. Les concessionnaires Peugeot d'outre-Rhin se sont montrés très intéressés par cette 205 toute de bois et de cuir. L'accueil du public a aussi été très favorable. « *Si les Français pouvaient réagir comme là-bas...* » soupire un Cotteret qui a encore l'esprit en Allemagne. En attendant, la définition finale des kits s'effectue, et l'on remédie aux derniers écarts de finition. Si ça marche, ADG pourrait s'intéresser à l'Espace Renault. Ce serait un bon complément à la restauration des voitures anciennes qui occupe pour l'instant la plus grande partie de l'atelier. Avis aux amateurs... □