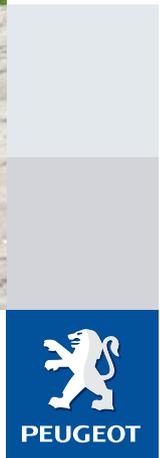


DER PEUGEOT 205 GTI





„Ich mag den 205 GTI wegen des zeitlosen Designs.

Und dann die Tatsache, dass man mit dem Leistungsgewicht Kreise um so manchen neumodischen Wagen fahren kann. Der Wagen ist kompromissloser Fahrspaß.“

Ralf

„VW hat den GTI erfunden – PEUGEOT hat ihn gebaut.

Das Versprechen der kompromisslosen Kleinwagensportlichkeit ging im 205 GTI weit über den ‚originellen‘ Schaltknopf und Drehzahlmesser anderer Hersteller hinaus.

Im Kleinwagensegment bis heute nur selten übertroffene 1,9 l Hubraum, Sportsitze und Fahrwerksabstimmung, die gleichermaßen die Gratwanderung zwischen französischem Komfortbedarf und genialem Seitenhalt zum perfekten Kompromiss führen, gaben einem immer das Gefühl in einer straßentauglichen, leicht gezähmten Variante der Rallylegende zu fahren, statt in einer dezent aufgewerteten Kleinfamilienkutsche unterwegs zu sein.“

Marek

„Ich finde, der 205 GTI brennt dir das Logo ins Herz und kühlt dir gleichzeitig die Gänsehaut an deinem Körper, denn der 205 GTI ist einer der Rivalen, der damals wie heute mit neueren Autos echt gut – NEIN, echt sehr gut – mithalten kann.“

Robert

„Der 205 GTI war Liebe auf den ersten Blick – und ist es bei mir noch heute! So ein Auto fährt man nicht aus Zufall, sondern aus Leidenschaft! Durch dick und dünn. Jeden Tag von Neuem gerne und jeden Tag lieber – treuer kleiner Renner! Hoffentlich werden es noch viele Kilometer ...“

Alexander Burden,

Autor von „Peugeot 205“, erschienen im Motorbuch Verlag

Sonntagmorgens aufstehen, frühstücken, ab und an den Blick gen Sonne schweifen lassen, von der Couch erheben, Autoschlüssel schnappen, Wagen aufschließen, Platz nehmen, Tür schließen ... die Welt ist fern. Bedächtig sucht man sein Radiopanel, steckt es auf, die Fenster werden geöffnet, der Zündschlüssel wird gedreht ... Es scheint, als würde ein eigen zweites Herz erwachen. Die Fahrt beginnt. Planlos, ziellos, bedenkenlos, sorgenlos ... einfach los, nur des Fahrens willen. Minuten friedsamens Fahrens vergehen, die Stadt verschwindet mehr und mehr im Rückspiegel, die Bäume der Alleen wiegen sich majestätisch im Wind. Plötzlich nähert sich der Zeiger für die Öltemperatur der 90-Grad-Marke an. Eine langgezogene, gut einsehbare Kurve tut sich auf. Der 2. Gang wird eingelegt, die Tachonadel zittert nervös bei 60 km/h ... Ich denke, kaum ein 205er-Fahrer vermag das Gefühl, welches in einem nach Durchtreten des Gaspedals heraufbeschworen wird, in Worte zu fassen.“

„Der 205 GTI ist einfach ein Fahrzeug, wo Gewicht und Leistung noch im perfekten Einklang sind.“

Mario

Andreas



„Un sacré numéro“ – wie groß die Nummer wirklich werden würde, ahnte niemand, als der PEUGEOT 205 mit diesem Slogan seine Eroberungstour begann. Sein Vorgänger – der PEUGEOT 204 – überzeugte zwar und der 104 deckte das Segment der Kleinstautos ab, dennoch trudelte die Löwenmarke in den Siebzigerjahren in eine wirtschaftlich schwierige Phase. In dieser Zeit setzte PEUGEOT alle Hoffnungen auf ein neues Modell. Das Projekt M24 legte 1977 den Grundstein für das erfolgreiche Allroundtalent 205.

Die Gene waren vielversprechend: Die Ahnenreihe der 2er-Serie geht bis ins Jahr 1929 zurück. Der Kleinwagen 201 war das erste Modell, das die markante Fahrzeugbezeichnung mit der Null in der Mitte trug. Es folgten die modernen PEUGEOT 202 und 203, bis die Löwenmarke 1965 das erste Fahrzeug mit Frontantrieb – den 204 – baute.

Das Lastenheft des 205 beschrieb einen wahren König der Löwen: zeitloses Design, aerodynamisch geformt, mit 3,7 Meter Länge ultrakompakt, kompatibel für viele Motor-, Getriebe- und Ausstattungsvarianten, extrem langlebig, hochwertig und besonders ergonomisch gestaltet.

Der 205 feierte am 24. Februar 1983 seinen Geburtstag als Serienmodell in Frankreich, im September waren die ersten Fahrzeuge auch in Deutschland erhältlich. Gebaut wurde das Allroundtalent in den französischen Werken Mulhouse, Sochaux, Poissy und im spanischen Villaverde.

Erfolgreich und vielseitig

Der 205 eroberte Europa im Sturm. Er sollte – bis zu seinem Nachfolger 206 – der erfolgreichste PEUGEOT werden: Insgesamt wurden 5.278.000 Stück in den verschiedensten Modellvarianten verkauft: als Drei- und Fünftürer, Cabriolet und Kastenwagen, davon allein 422.318 in Deutschland. Der PEUGEOT 205 erhielt zahlreiche Auszeichnungen, wie zum Beispiel „Auto des Jahres“ und das „Goldene Lenkrad“. Erst 1998, also 15 Jahre nach Produktionsstart, rollte der letzte 205 vom Band.

Heute fahren noch zahlreiche 205 auf Deutschlands Straßen und haben Liebhaber-Status erreicht.

Ein Hubschrauber mit Raketenwerfer jagt ein Auto. Das Auto fährt mutig über den Abgrund. Plötzlich öffnet sich ein Fallschirm – der PEUGEOT 205 GTI ist gerettet – und das in James-Bond-Manier. Rasanter hätte PEUGEOT 1984 den GTI in der Werbung nicht präsentieren können. Das Publikum war von der Kampagne begeistert.

„GTI“ – das Kürzel steht seitdem für die sportlichste Variante von PEUGEOT. Sie war von Beginn an als Top-Modell eingeplant und deswegen parallel entwickelt worden. Insgesamt wurden 29.242 GTI in Deutschland zugelassen und trugen das elektrisierende Logo. Die Karosserie: der erste Dreitürer der 205-Familie. Der Motor zum Marktstart: ein 1.6-Liter-Vierzylinder, der 105 PS bei 6.250 Umdrehungen leistete. Der Preis: 19.295 Deutsche Mark. Das Produkt: Ein Kraftzweig, der auch optisch zeigte, worum es ihm vorrangig ging – Sportlichkeit.

Front- und Heckspoiler, Kunststoffverbreiterungen an den Radläufen, breite Rammschutzleisten mit roten Zierleisten, Colorverglasung, 185er-Breitreifen und ein roter Schriftzug auf der Heckklappe verdeutlichten den Anspruch als neuer Athlet im Segment der sportlichen Kleinwagen.

Hart, aber herzlich

Technisch brillierte der Motor mit automatischer Schubabschaltung und elektronischer Benzineinspritzung. Das straffe Sportfahrwerk mit verbreiterter Spur ließ bei den Insassen in den Schalenitzen keinen Zweifel über die Fahrbahnbeschaffenheit aufkommen. Scheibenbremsen sorgten für sichere Verzögerung. Das Cockpit beschränkte sich zwar auf das Wesentliche, versprühte aber mit einem Zwei-Speichen-Lederlenkrad und Öldruck- sowie Öltemperaturanzeiger einen eigenen, sehr sportlichen Charakter.



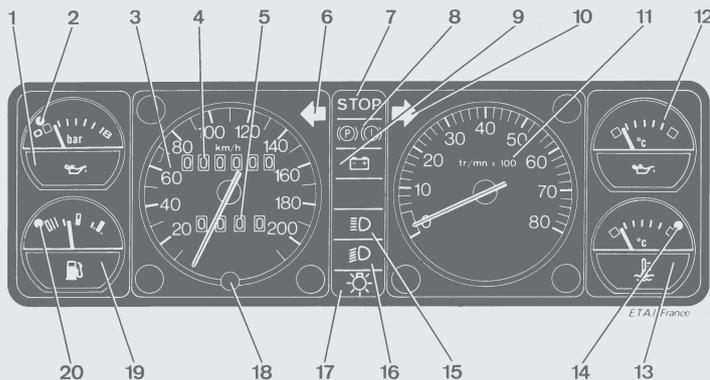
Unschlagbar mit 1.9-Liter-Motor

105 PS – so viel Kraft boten in dieser Fahrzeugklasse nur wenige Mitbewerber an. Der 850 Kilo leichte Viersitzer beschleunigte in 8,7 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h.

Doch die Kunden wollten mehr, und PEUGEOT ließ sich etwas einfallen: Auf dem Pariser Salon Anfang Oktober 1986 präsentierte die Löwenmarke das kleine Auto mit unglaublichen 128 PS. Damit war der 205 GTI unangefochten der König der Sport-Minis. Er wurde mit seinem 1.9-Liter-Vierzylinder ab Dezember zunächst parallel zur 105-PS-Version offeriert, in Deutschland zum Preis von 24.400 Mark. Nun schaffte es der Kraftzweig in 7,8 Sekunden auf 100 km/h und war mit 206 km/h auf der Autobahn schneller als so manche große Limousine. Für diese Belastung entwickelte Michelin eigens den Reifen „MXV“ in der Dimension 185/55 VR 15. Für überragenden Vortrieb sorgte ein Fünfganggetriebe mit kurz übersetztem fünftem Gang. Das kleine Wunderwerk verkraftete mühelos Drehmomente von mehr als 180 Newtonmeter.

Scheibenbremsen an allen Rädern

Um so viel Kraft zu zügeln, spendierte PEUGEOT dem GTI rundum Scheibenbremsen. Der 1.9-GTI war in Rot, Weiß und den beiden Grautönen Graphit und Futura erhältlich. Wer Schwarz bevorzugte, musste einen Aufpreis zahlen. Beim Polster hatten die Kunden die Wahl zwischen Stoffbezügen oder einer Stoff-Leder-Kombination. Die Modellpflege sorgte später für die Aufwertung des Innenraums. Das Armaturenbrett wurde runder gestaltet, das Lenkrad bekam eine Speiche mehr:



- | | |
|--|---|
| 1 Öldruckmesser | 11 Elektronischer Drehzahlmesser |
| 2 Öldruck- u. Ölmindeststandsanzeige | 12 Öltemperaturanzeige |
| 3 Tachometer | 13 Kühlwasserfernthermometer |
| 4 Kilometerzähler | 14 Kontrollleuchte für Kühlwassertemperatur und -mindeststand |
| 5 Tageskilometerzähler | 15 Kontrollleuchte für Fernlicht |
| 6 Fahrtrichtungsanzeige links | 16 Kontrollleuchte für Abblendlicht |
| 7 Warnleuchte STOP | 17 Standlicht-Kontrollleuchte |
| 8 Kontrollleuchte für Handbremse, Bremsflüssigkeit und Abnutzung der Bremsbeläge | 18 Rückstellknopf des Tageskilometerzählers |
| 9 Batterieladekontrollleuchte | 19 Kraftstoffanzeige |
| 10 Fahrtrichtungsanzeige rechts | 20 Kontrollleuchte für Kraftstoffmindeststand |

Durchdrehen im 3. Gang

Im Jahr 1988 löste in Deutschland eine 120-PS-Version mit Katalysator die ungereinigste 128-PS-Variante ab. Trotz acht PS weniger sprintete der 205 GTI in 8,5 Sekunden auf 100 km/h, seine maximale Geschwindigkeit von 202 km/h überschritt weiterhin die magische 200er-Grenze. Der Fahrspaß war für 25.000 Mark erhältlich. Bis Juni 1994 war der Athlet auf dem deutschen Markt erhältlich.

Der Umgang mit dem starken Fronttriebler erforderte einen sensiblen rechten Fuß, besonders bei Nässe: Bei zu heftiger Betätigung des Gaspedals drehten die Antriebsräder sogar noch im dritten Gang durch. Der 205 GTI ließ sich aber auch defensiv fahren, was ihn zu einem perfekten Alltagsauto machte. Auch der Kraftstoffverbrauch von 8,1 Liter auf 100 km/h war gemessen an den Fahrleistungen moderat.

Der Freund junger Männer

Lockten schon die braveren 205-Versionen viele Käufer von anderen Marken zu PEUGEOT, übertraf der GTI in Sachen Eroberungspotenzial alles: 71 Prozent der Kunden stiegen von einer Fremdmарke auf den GTI um. Von 100 GTI-Käufern wechselten nur 29 von einem anderen PEUGEOT auf den Mini-Sportler, 41 kamen von anderen französischen Marken, 30 von ausländischen Herstellern. 86 Prozent aller GTI-Fahrer waren Männer, 70 Prozent aller Käufer jünger als 40 Jahre.

Insgesamt stellte PEUGEOT 332.942 GTI her, davon rund 295.000 GTI mit dem starken 1.9-Liter-Motor.

So überzeugend der GTI auch war, das obere Ende der 205-Baureihe markierte ein anderes Modell. Das noch viel wilder war ...





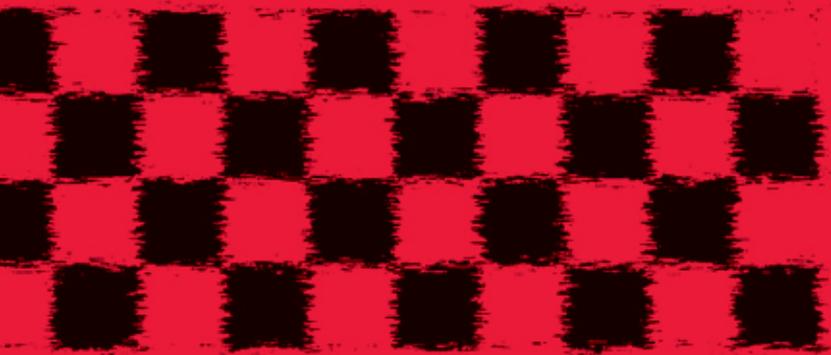
Um den Vorzügen des 205 gehörig Nachdruck zu verleihen, plante die Löwenmarke von Anfang an, der Straßenversion möglichst zeitgleich einen Wettbewerbswagen für den Motorsport zur Seite zu stellen. Unter Führung des damaligen Projektleiters Jean Todt entschied sich PEUGEOT zur Teilnahme an der Rallye-Weltmeisterschaft mit einem 205 samt Spitzen-Technik:

Die Eckdaten: Vierzylinder-Turbo-Mittelmotor mit 16 Ventilen sowie Allradantrieb. Um mit so einer Version an den Start gehen zu dürfen, musste PEUGEOT laut FIA-Reglement 200 straßenzulassungsfähige Exemplare bauen und regulär verkaufen. Gesagt, getan: Die Homologationsmodelle, gebaut 1984, fanden sofort Liebhaber, auch wenn der Preis 94.400 Mark betrug und der Wagen damit damals der teuerste PEUGEOT aller Zeiten war. Dafür gab es 200 PS aus einem 1.775 Kubikzentimeter großen Vierzylinder, der die volle Kraft von 256 Newtonmeter bei 4.700 Umdrehungen abgab und als Mittelmotorkonzept verbaut war.

In sechs Sekunden auf 100

In Sachen Leistungsgewicht war der „T16“ (für Turbo 16) genannte 205 damit ein rasender Superlativ. Wegen des mächtigen Turboloches verlor der domestizierte Rennwagen zwar jeden Ampelstart, holte nach dem ersten Schrecken aber umso heftiger auf. Der Turbomotor war erst bei 4.000 Umdrehungen gewillt, seine Kraft auf die Kurbelwelle zu übertragen, dann aber so gewaltig, dass der Sprint von 0 auf 100 km/h immer noch in gut sechs Sekunden möglich war. Aufgrund der ausladenden Karosserie ließ die Aerodynamik keine höhere Geschwindigkeit als etwa 200 km/h zu.

Das Äußere der „T16“-Straßenversion wirkte nicht ganz so kampflustig wie das der Wettbewerbsversion, flöbte aber bereits im Stand durch die gedrungene Form, große Lufteinlässe auf der Fronthaube und vor den hinteren Kotflügeln gehörigen Respekt ein. Die großen, kiemenartigen Einlässe neben den hinteren Seitenfenstern und die Abrisskante am Dachende taten ihr Übriges.



Gut gebrüllt, Löwe

So wenig, wie der 205 Turbo 16 zu übersehen war, so wenig war er zu überhören. Jede Fahrt wurde begleitet von gewaltigen Motorengeräuschen – lauter hatte vorher noch kein Löwe

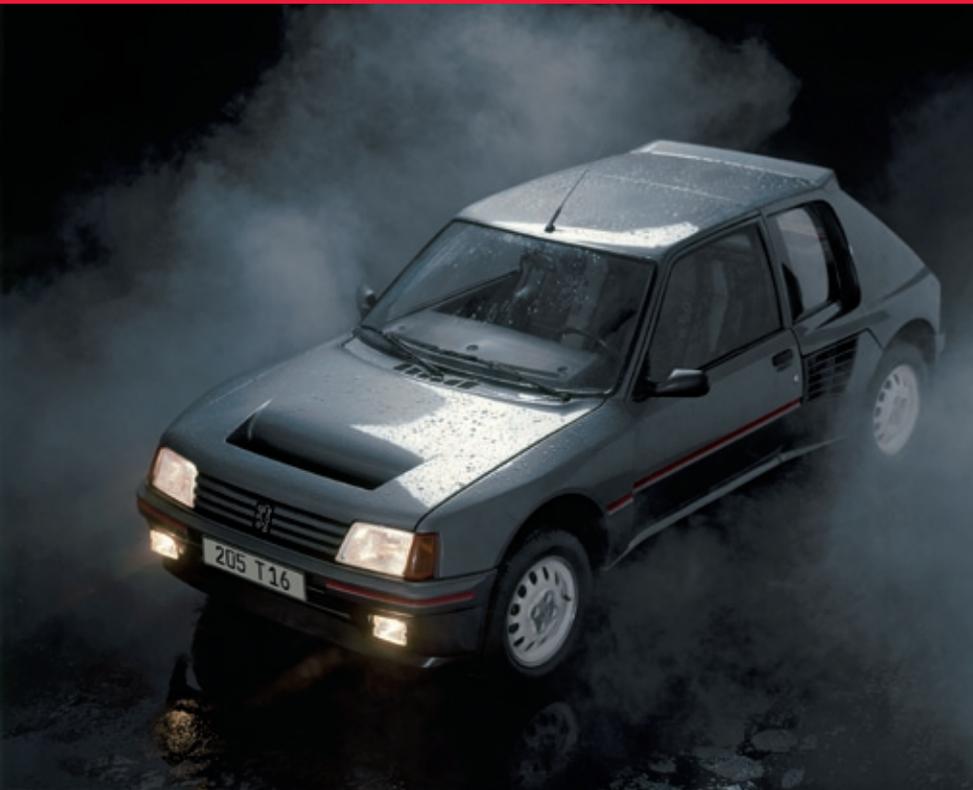
auf öffentlicher Straße gebrüllt. Innen war es nicht wesentlich leiser; ein Radio war deshalb gar nicht eingeplant. Fachredakteure rieten ihren Lesern, sich entweder die Ohrstöpsel eines Walkmans oder



Wachs in die Ohren zu stopfen, sollten sie jemals die Gelegenheit bekommen, einen 205 Turbo 16 zu steuern.

Auch innen ließ die Optik keinen Zweifel, worauf sich der Fahrer eingelassen hatte. Die Pedale waren gelocht, das Interieur in Schwarz und Grau gehalten. Der leicht diabolische Charakter wurde durch sieben rot gezeichnete Instrumente und rote Streifen unterstrichen, die sich dezent durch das Interieur zogen. In der Mitte des Zwei-Speichen-Lenkrades prangte in dicken Lettern: Turbo 16. Natürlich in Rot.

Heute einen 205 Turbo 16 zu ergattern, dürfte ziemlich schwierig sein. Die noch existierenden Exemplare sind alle in den Händen von Sammlern, die ihre Schätze nicht herausrücken. Man kann es ihnen nicht verübeln.

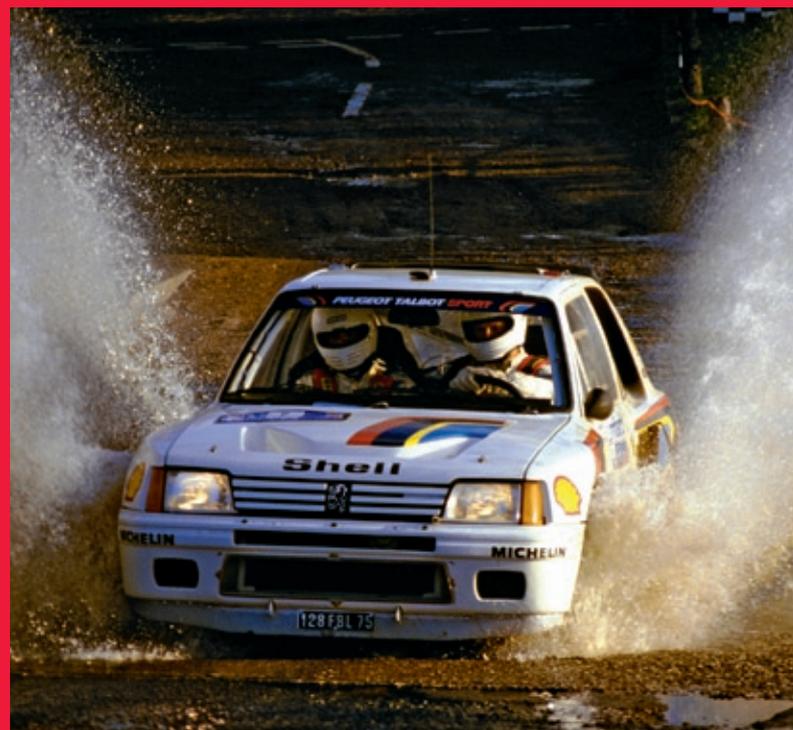


Um das Projekt 205 Turbo 16 im Motorsport von Anfang an auf eine feste Basis zu stellen, verpflichtete PEUGEOT-Chef Jean Boillot 1981 den Profi Jean Todt. Der stellte bald sein Konzept vor: Das Rennfahrzeug sollte zwölf Zentimeter länger werden als das Serienauto und einen niedrigen Schwerpunkt, großen Radstand von 2,54 Meter und kurze Überhänge besitzen. Der Vierzylindermotor – mit zwei von Zahnriemen angetriebenen Nockenwellen – sollte mittig eingebaut werden, dank Turbolader und 16 Ventilen zwischen 330 und 350 PS leisten. Natürlich musste das Rallyeauto über Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung verfügen. Ein Gitterrohrrahmen sorgte für Stabilität, die Räder waren an Dreieckslenkern mit Feder-Dämpfer-Einheiten einzeln aufgehängt. Nur die Karosserie erinnerte noch ein wenig an den Ur-205. So gerüstet wurde der Rennwagen am 23. Februar 1983 präsentiert – genau 24 Stunden vor seinem Namensgeber, dem zivilen 205.

Von Anfang an erfolgreich

Der Zeitplan stand fest: Die ersten Tests sollte das Auto noch im gleichen Jahr absolvieren. Als Fahrer konnte Ari Vatanen, der Weltmeister des Jahres 1982, verpflichtet werden. Am 1. April 1983 wurde der 205 Turbo 16 homologiert. 1984 konnte sich der 205 Turbo 16 erste Meriten bei diversen WM-Läufen verdienen und 1985 bereits den Weltmeistertitel holen.

Im Mai 1984 hielten alle PEUGEOT-Mitarbeiter den Atem an, die Rallye-Welt horchte auf: Beim ersten harten Einsatz auf Korsika kämpfte sich Vatanen im neuen Rennwagen bis zur siebten Sonderprüfung auf Rang 1 vor. Dann stoppte ein Unfall den Siegeszug – die Konkurrenz staunte trotzdem nicht schlecht. Die 1.000-Seen-Rallye in Finnland dagegen gewann der 205 Turbo 16 verdient – sein erster Sieg.



Eine unschlagbare Rallye-Maschine

Wie geplant ließ das Auto 1985 die starke Konkurrenz hinter sich. Das Team Kalle Grundel und Peter Dieckmann holte mit dem 205 Turbo 16 die Deutsche Rallye-Meisterschaft. International sicherten sie für die Löwenmarke zahlreiche Siege in Monte Carlo, Schweden, Portugal, Griechenland, Neuseeland, Argentinien und San Remo. Den Sieg bei der Rallye-Weltmeisterschaft holte das Duo Timo Salonen/Seppo Harjanne.

Die Erfolgsserie setzte sich 1986 ungebremst fort. Die Rallye-Amazone Michèle Mouton und ihr Beifahrer Terry Harryman gewannen für PEUGEOT die Deutsche Rallye-Meisterschaft, den WM-Titel für Fahrer und Marke sicherte sich Juha Kankkunen. Tatsächlich war der 205 Turbo 16 die mächtigste Rallye-Maschine seiner Zeit.

Ende 1985 wurde das Auto noch leistungstärker. Als PEUGEOT 205 Turbo 16 Evolution II leistete der kleinere Vierzylinder dank einer Erhöhung des Ladedruckes auf 2,5 bar nun rund 430 PS, das Drehmoment betrug beeindruckende 490 Newtonmeter bei 5.000 Umdrehungen.

Siege am Berg und in der Wüste

Nach einem schweren Unfall in Portugal, bei dem Rallye-Ass Henri Toivonen in einem Lancia Delta S4 ums Leben kam, bremste die FIA die zu kräftig gewordene Gruppe B aus. Kein Grund für den Ruhestand des technisch so anspruchsvollen Sport-Turbo: Im November 1986 scheuchte Ari Vatanen den bulligen Mini zum berühmten amerikanischen Bergrennen, die 19,99 Kilometer auf den Pikes Peak in den Colorado Rockies, und gewann gegen starke Konkurrenz.





Damit nicht genug: 1987 wirbelte Vatanen mit dem 205 Turbo 16 bei der Rallye Paris-Dakar mächtig Staub auf und gewann das schwerste Querfeldein-Rennen der Welt. Ein Jahr später konnte Juha Kankkunen den Triumph wiederholen. So viele Erfolge brachten es zwangsweise mit sich, dass ein 205-Sondermodell den Namen „Rallye“ tragen musste.

Die Amazone in der Rallye-Welt: Michèle Mouton

- Geboren am 23. Juni 1951 in Grasse
- Als erster Frau gelang ihr der Gesamtsieg bei einem Rallye-Weltmeisterschaftslauf: Rallye San Remo, 1981
- Weitere Siege bei der Rallye Portugal, Rallye Griechenland und Rallye do Brasil, 1982
- Sieg mit PEUGEOT bei Pikes Peak „Race to the Clouds“, 1985
- Deutsche Meisterin mit PEUGEOT Turbo 16, 1986
- Organisatorin des alljährlichen „Race of Champions“, seit 1988



„Rallye“: Der Profi-Sportler für den Amateur

Der 205 bot sich schon bald als perfekte Basis für Sondermodelle an, die PEUGEOT individuell ausstattete und damit auf besondere Kundenwünsche eingehen konnte. Das erste Sondermodell, das diesen Namen verdiente, weil es nur in limitierten Stückzahlen angeboten wurde, war der „Rallye“ – eine Reminiszenz an die großen Motorsportserienfolge.

Mit dem „Rallye“ richtete sich PEUGEOT an die sportlichen Einsteiger: Alle überflüssigen Features wurden weggelassen. Eine Leichtversion, nur auf Fahrspaß und Leistung getrimmt. Es gab ihn nur in Weiß, verziert durch Andeutungen der rot-schwarz-gelb-blauen Rallye-streifen von PEUGEOT TALBOT SPORTS. Deutlich dagegen waren die Radhausverbreiterungen, in denen sich Reifen der Dimension 165/70 HR 13 breit machten. Natürlich waren die Stahlräder auch in Weiß lackiert.

Ideal für den Sport-Amateur

Innen dominierten im rot-schwarzen Interieur leichte Sportsitze, sodass der „Rallye“ nur noch 790 Kilo wog. Den „Rallye“ gab es in Deutschland mit 102 PS starkem 1.9-Liter-Motor (Spitze 190 km/h).

So abgemagert kostete der GTI natürlich auch weniger: Mit 21.500 Mark war er deutlich günstiger als der reguläre PEUGEOT mit dem begehrten Kürzel.

Von 1987 bis Ende 1992 wurden insgesamt 30.111 „Rallye“-GTI gebaut, die letzte Genera-

tion aber nur von April 1990 bis zum Produktionsstopp in Deutschland angeboten. Anfang 2009 waren davon noch ganze fünf Exemplare auf deutschen Straßen registriert.

„Griffe“ und „Gentry“: Kraft trifft auf Luxus

Gab es viele Freunde einer Leicht-Version des GTI, so wünschten sich viele Kunden den Kraftzweig im Gegenzug noch wesentlich luxuriöser. So legte PEUGEOT die Sondermodelle „Griffe“ – auf deutsch: „Kralle“ – und in Anlehnung an die Bezeichnung des gesetzten Bürgertums in England „Gentry“ auf.

Der „Griffe“ wurde 1989 serienmäßig mit einer Servolenkung und Antiblockiersystem angeboten, was damals noch längst nicht Standard war. Innen fühlten sich die Insassen in Vollleder wohl und genossen im Winter die Vorzüge einer Außenspiegel-Heizung, von außen war der „Griffe“ an seiner giftgrünen Metallic-Sonderfarbe und den anthrazitfarbenen Leichtmetallfelgen zu erkennen. „Griffe“-Embleme an den C-Säulen rundeten das Bild der Edel-Version äußerlich ab.

Das dritte Sondermodell „Gentry“ war die Luxusversion des GTI und ab 1991 erhältlich. Seine umfangreiche Serienausstattung überzeugte: ABS, Servolenkung, Metallic-Lackierung, Vollledersitze, Leder-Sportlenkrad, Glasschiebedach mit Jalousie und schließlich Wurzelholzeinlagen in den Türverkleidungen sorgten für das Wohlfühlambiente an Bord. Unter der Motorhaube sorgte ein 120-PS-

Motor für den Fahrspaß, wahlweise auch mit Automatikgetriebe.

Streng limitiert

Insgesamt wurden nur 3.000 „Griffe“ gebaut. 1.000 Exemplare blieben in Frankreich, bestückt mit dem 128 PS starken und katalysatorlosen Vierzylinder. Diese Wagen waren daran zu erkennen, dass sie kein Glasschiebedach besaßen, dafür aber – manchmal jedenfalls, da aufpreispflichtig – eine Klimaanlage.

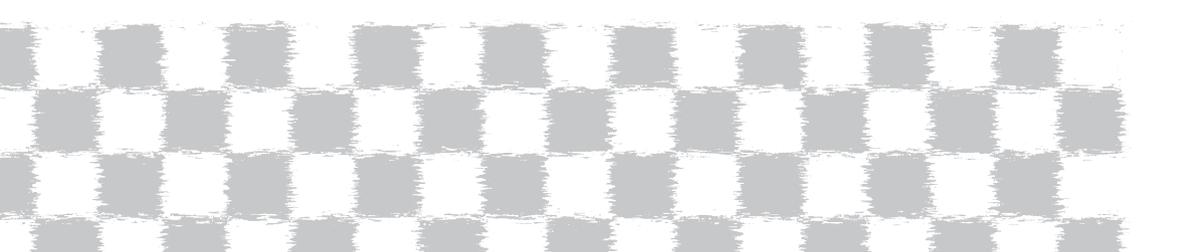
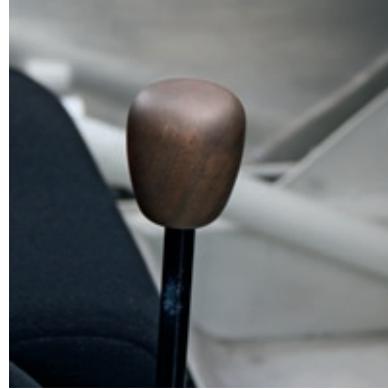
Die restlichen 2.000 Stück gelangten hauptsächlich nach Deutschland und in die Niederlande, alle mit dem beliebten, großen Glasschiebedach. Unter der Motorhaube arbeitete der 120 PS starke Vierzylinder, die Abgasreinigung übernahm ein Katalysator. Insgesamt baute PEUGEOT den regulären 205 mit 19 verschiedenen Motoren von 45 bis 128 PS, bot 15 Sondermodelle an und entwickelte sogar einen elektrischen Prototypen. Der 205 war wahrlich eine große Nummer ...



TECHNISCHE DATEN PEUGEOT 205 GTI

	205 GTI 1.6	205 GTI 1.9 (ohne Kat)	205 GTI 1.9 (mit Kat)
MOTOR			
Typ	Einspritzmotor: XU5J	Einspritzmotor: XU 9 JA	Einspritzmotor: XU9 JAZ
Hubraum (cm ³)	1.580	1.905	1.905
Höchstleistung (kW / PS) bei U/min	76 / 105 bei 6.250	94 / 128 bei 6.000	88 / 120 bei 6.000
max. Drehmoment (Nm) bei U/min	132 bei 4.000	161 bei 4.750	150 bei 3.000
Zylinder	4 Zylinder in Reihe querliegend, 30° nach hinten geneigt, Zylinderkopf aus Aluminiumlegierung		4 Zylinder in Reihe querliegend, 30° nach hinten geneigt, Zylinderkopf aus Aluminium
Ventile	hängend, Stößel, obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb		V-förmig hängend, Kipphebel, obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb
KRAFTÜBERTRAGUNG			
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe		
VERBRAUCH			
bei 90 km/h	5,6	5,9	6,3
bei 120 km/h	7,3	9,7	9,9
im Stadtverkehr	8,7	7,7	8,1
FAHRWERTE			
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	190	206	202
Beschleunigung 0 – 100 km/h (sec)	9,5	7,8	8,5
ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN			
Leergewicht in fahrbereitem Zustand (kg)	850	875	880
Höchstzulässiges Gesamtgewicht (kg)	1.275	1.310	1.300
Länge / Breite / Höhe (m)	3,705 / 1,589 / 1,355		





TECHNISCHE DATEN PEUGEOT 205 TURBO 16

	Straßenzulassung	Renn-Version
MOTOR		
Typ	Quer eingebauter Mittelmotor: XU 8T	
Hubraum (cm³)	1.775	
Höchstleistung (kW / PS) bei U/min	147 / 200 bei 6.750	235 / 320 bei 8.000
max. Drehmoment (Nm) bei U/min	256 bei 4.700	343 bei 5.000
Zylinder	4 Zylinder, um 20° nach hinten geneigt, Zylinderkopf aus Leichtmetall	Leichtmetalllegierung
Ventile	4 pro Zylinder	
KRAFTÜBERTRAGUNG		
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe	
VERBRAUCH		
bei 90 km/h	8,4	k. A.
bei 120 km/h	12,2	k. A.
im Stadtverkehr	16,0	k. A.
FAHRWERTE		
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	210	k. A.
Beschleunigung 0 – 100 km/h (sec)	6,0	je nach Getriebeübersetzung
ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN		
Leergewicht in fahrbereitem Zustand (kg)	1.145	980
Höchstzulässiges Gesamtgewicht (kg)	1.350	k. A.
Länge / Breite über alles (m)	3,825 / 1,674	
Höhe in fahrbereitem Zustand (m)	1,330–1,410	





PEUGEOT DEUTSCHLAND GMBH

www.peugeot.de • PEUGEOT webTV: www.peugeot.de/webtv