

D I E E R F O L G S S T O R Y .



205
Der eine für alle.

E

IN ERFOLGREICHES AUTO

Seit der PEUGEOT 205 auf Deutschlands Straßen fährt, ist er aus Vergleichstests und Leserwahlen immer wieder als Sieger hervorgegangen. Und auf den Rallyepisten hat er einen Sieg nach dem anderen herausgefahren. Es gibt kaum eine automobiler Auszeichnung, die diesem Ausnahmefahrzeug nicht verliehen wurde.

DAS "GOLDENE LENKRAD"

Die erste Auszeichnung, die der PEUGEOT 205 erhält, ist das "Goldene Lenkrad", eine seit 1976 jährlich von Europas größter Sonntagszeitung, "Bild am Sonntag", veranstaltete Autowahl. Eine neutrale Jury, zusammengesetzt aus einundzwanzig Experten aus acht Län-

205



dern, wählt den PEUGEOT 205 mit großer Mehrheit zum überlegenen Sieger in seiner Klasse. Der erste schöne Erfolg des 205 – aber noch lange nicht der letzte.

DER BESTE KLEINWAGEN

Schon nach kurzer Zeit entwickelt sich der PEUGEOT 205 zum Verkaufsschlager. Denn die perfekte Mischung aus Design und Technik macht ihn nicht nur bei Fachleuten, sondern auch bei den Autofahrern sehr beliebt. So beliebt, daß er hintereinander 1985, 1986 und 1987 von den Lesern der Autozeitschrift





"auto, motor und sport" zum absoluten Sieger in der Kategorie "Bester Kleinwagen der Welt" gewählt wird. Und der 205 Diesel, der von der Presse immer wieder als maßstabsetzend beschrieben wird, kommt bei den Lesern der Zeitschrift "mot" so gut an, daß sie 1986 den 205 XRD zum "Auto der Vernunft" wählen.

RALLYESTAR 205

So sehr sich der 205 die Herzen der deutschen Autofahrer im Sturm erobert, so erfolgreich ist auch die Rallyeversion, der 205 Turbo 16.

205



1984 noch in der Testphase, nimmt er an fünf Rallyes teil und gewinnt drei davon souverän. 1985 gewinnt der 205 Turbo 16 für PEUGEOT die Rallye-Markensweltmeisterschaft und wird darüber hinaus zum "Motorsport-Automobil des Jahres" gewählt. Doch damit nicht genug, auch die '86er Rallye-Markensweltmeisterschaft wird überlegen gewonnen. Und 1985 wie auch 1986 sichert der Turbo 16 Kalle Grundel bzw. Michèle Mouton die Internationale Deutsche Rallye-Meisterschaft und verhilft Timo Salonen sowie Juha Kankkunen zum Gewinn der Fahrer-Weltmeisterschaft. Der überlegene Sieg bei der Rallye Paris-Dakar im Januar 1987 ist unser schönster Erfolg. Denn auf dieser Strecke kommen einfach nur die Besten durch. Und von denen war der 205 Turbo 16 der Beste.



205 TURBO 16 DER SENKRECHTSTARTER

August 1984: ein furioser Auftakt. Der 205 Turbo 16 tritt in Finnland an, die „1000-Seen-Rallye“ zu gewinnen. 40 Stunden vor dem Start stellt Ari Vatanen fest, daß das Fahrwerk ausgetauscht werden muß! Erst kurz vor dem Start treffen neue Stoßdämpfer aus Deutschland ein ... Und dann: Ari Vatanen gewinnt die „1000-Seen-Rallye“. Freudentaumel. Die Nachricht verbreitet sich in Windeseile. Eine neue Rallye-Ära bricht an.

RALLYE-MARKEN- WELTMEISTERSCHAFT

Auf den großen klaren Sieg in Finnland folgen 1984 zwei weitere in Italien und in England. Das schraubt natürlich die Hoffnungen für die Saison 1985 recht hoch. Der 205 Turbo 16 übertrifft jedoch die kühnsten Erwartun-



gen. Nach begeisternden Erfolgen in Monte Carlo, Schweden, Portugal und einem Doppelsieg in Neuseeland wird mit dem erneuten Gewinn der „1000-Seen-Rallye“ die Markenweltmeisterschaft errungen, und Timo Salonen wird Fahrer-Weltmeister mit dem 205 Turbo 16. Und auch 1986 hält der Medaillensieger weiter an. In diesem Jahr ist es Juha Kankkunen, der von einem Sieg zum anderen fährt. Er gewinnt erneut die Markenweltmeisterschaft für PEUGEOT und wird mit dem 205 Turbo 16 Fahrer-Weltmeister.



INTERNATIONALE DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT

Auch auf nationaler Ebene macht der PEUGEOT 205 Turbo 16 Furore. Es ist das schwedische Rallye-As Kalle Grundel, das bei der Internationalen Deutschen Rallye-Meisterschaft 1985 die PEUGEOT-Farben vertritt. Sein erster Einsatz im Turbo 16, die "ADAC-Sachs-Winterrallye", endet mit einem klaren Sieg. Das ist der Auftakt zu einer beeindruckenden Siegesserie, denn von den insgesamt 10 Wertungsläufen verbucht Grundel schon im September

als Internationaler Deutscher Rallye-Meister gefeiert.

In 217 Wertungsprüfungen fährt er exakt 176mal die Bestzeit. 1986 tritt Michèle Mouton Grundels Nachfolge an und fährt mit dem 205 Turbo 16 von Sieg zu Sieg. Von den acht Rallyes gewinnt sie sechs, holt einmal mehr den Internationalen



Deutschen Rallye-Titel und setzt in 162 Wertungsprüfungen 105mal Bestzeiten.

PARIS-DAKAR

Die Rallye Paris-Dakar ist eine der härtesten, wenn nicht die härteste Rallye der Welt und deswegen für den 205 Turbo 16 eine verlockende Herausforderung. Die 87er Rallye beginnt am Neujahrsmorgen vor dem Schloß von Versailles. Ari Vatanen, der Pilot des 205 Turbo 16, weiß, daß drei harte Wochen folgen werden. Von Paris nach Barcelona ist

es ein Kinderspiel im Vergleich zu dem, was nach der Überfahrt nach Algier bevorsteht. Denn dort beginnt die Sahara. Auf die menschenleeren Steinwüsten Algeriens, die heißen, weglosen Sandmeere des Niger und die staubigen Steppen Mauretaniens folgt Ténere, jene Etappe, die für viele die Endstation bedeutet. Nach zweiundzwanzig Tagen erreichen Ari Vatanen und sein Beifahrer Bernard Giroux müde und verstaubt, aber den Triumph des souveränen Sieges im Gesicht, als erste den Strand von Dakar.





Die gesamte Fachpresse äußert sich enthusiastisch. Wird über Rallyesport geredet, fällt sofort der Name PEUGEOT 205. Aber auch im Alltagsbetrieb begegnen wir einem sehr erfolgreichen Auto. Einem Auto, dem immer mehr Fahrer ihr Ja-Wort geben. Und das hat schließlich seine Gründe.

205

ALLE 22 SEKUNDEN EINEN 205

Seit Produktionsbeginn des PEUGEOT 205 werden in den Werkshallen von Mulhouse, Poissy, Sochaux und Villaverde fast 2 Millionen 205 hergestellt. In diesen Werken führen in fast allen Arbeitsbereichen programmierbare Automaten, Roboter und Computer den Hauptteil der Arbeiten aus, während das qualifizierte Personal die Steuerungsarbeiten übernimmt. So wird trotz der hohen Stückzahl gleichbleibend hohe Qualität garantiert. Schon im ersten Produktionsjahr werden über 155.000 PEUGEOT 205 gebaut.

Ein Jahr später hat sich die Produktion schon mehr als verdoppelt. 1985 wird bereits eine halbe Million produziert. Und heute rollen Tag für Tag zweitausendfünfhundert 205 vom Band! Und das bedeutet, daß alle 22 Sekunden ein neuer PEUGEOT entsteht.

EXPORTSCHLAGER NR. 1

In Frankreich wird der PEUGEOT 205 innerhalb kürzester Zeit zum absoluten Renner. Ein Jahr nach seiner Premiere ist er Frankreichs meistgekauftes Auto. Und bereits im ersten Jahr werden über 40.000 Wagen ins Ausland geliefert. 1985 sind es über 230.000.

Und heute weit über eine Viertelmillion.





MEISTGEKAUFTES AUTO

Großen Erfolg hat der PEUGEOT 205 vor allem in der Bundesrepublik. Im ersten Jahr wird er 6.273mal gekauft. Ein Jahr später sind es fast fünfmal so viele 205, die auf Deutschlands Straßen fahren. Und 1985 wird der 205 mit über 42.000 Einheiten zum meistgekauften Importauto. Auch 1986 bleibt der 205 Importauto Nummer eins. Die Stückzahl hat sich sogar auf 56.000 gesteigert. Bereits 1985 wird der 205 Diesel als einer der ersten Selbstzünder als schadstoffarm eingestuft, und der 205 GTI ist der erste Benziner der Welt, der in der Klasse über 1,4 Liter Hubraum ohne Katalysator schadstoffarm und damit steuerbefreit ist.

Aber nicht nur die Wirtschaftlichkeit macht dieses Auto so beliebt: Zwanzig verschiedene Modellversionen bieten den unterschiedlichsten Ansprüchen den passenden 205. Ob als

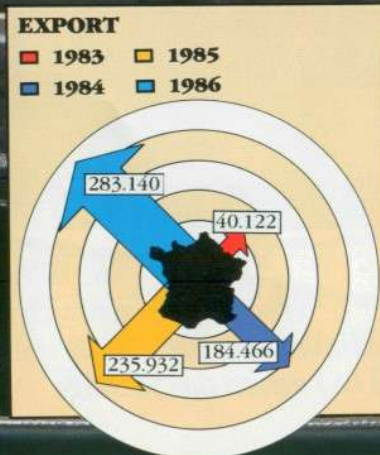
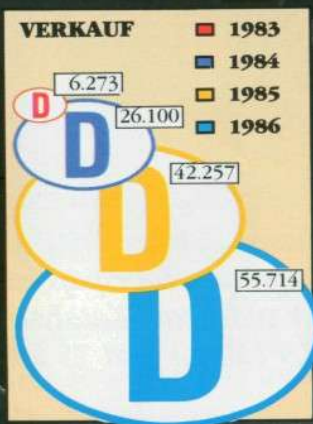
Benziner oder Diesel, als Drei- oder Fünftürer, als Automatic, Cabriolet oder GTI. Aber das Schönste an diesem Auto ist und bleibt das Design.



PEUGEOT TALBOT DEUTSCHLAND GMBH,
Postfach 537, 6600 Saarbrücken.

Finanzierung und Leasing über die PEUGEOT Partnerbank, die P.A. Creditbank.

Stand: 9/87. Technische Änderungen vorbehalten.



3-Türer



205 XE

1,1-l-Motor mit 36 kW (49 PS).

Hinter der Modellbezeichnung **XE** verbirgt sich das Einstiegsmodell in den 205-Fahrspaß. Dieses Modell ist besonders günstig in Anschaffung und Unterhaltung.



205 XL

XL: 1,1-l-Motor mit 36 kW (49 PS).

XLD: 1,8-l-Motor mit 44 kW (60 PS).

Das L in der Buchstabenkombination läßt auf Leistung, Luxus und Langlebigkeit schließen. Und dem ist in der Tat so. Beide Modelle zeichnen sich durch niedrige Verbrauchswerte und eine umfangreiche Serienausstattung aus.



205 XR

XR: 1,4-l-Motor mit 44 kW (60 PS).

XRD: 1,8-l-Motor mit 44 kW (60 PS).

Noch mehr Temperament, noch mehr Serienkomfort. Ab der R-Ausstattung sind alle Modelle serienmäßig mit einem Fünfgang-Getriebe ausgestattet. (rechter Außenspiegel serienmäßig)



AUTOMATIC

1,6-l-Motor mit 53 kW (72 PS).

Wer die Vorteile des Automatikfahrens schon einmal kennengelernt hat, wird sie nicht mehr missen wollen. Was lag da näher, als begeisterten Automatikfahrern den PEUGEOT 205 mit einem modernen Vier-Stufen-Automatikgetriebe anzubieten. Den 205 Automatic gibt es zudem als Fünftürer.



205 XS

1,4-l-Motor mit 58 kW (79 PS). Eines von den 205-Modellen, bei denen besonderer Wert auf Sportlichkeit gelegt wird. Das zeigt sich sowohl bei der Motorisierung und der sportlichen Innenausstattung als auch durch die Rammschutzleisten und den in Wagenfarbe lackierten Frontspoiler mit Zusatzscheinwerfern.



205 GTI

Sportlicher geht es nicht mehr. Drei Modelle mit einer phantastischen Serienausstattung, die wirklich keine Wünsche offenläßt. Extrem starke Motoren und hochmoderne Technik. Das Spitzenmodell verfügt über einen 1,9-l-Motor mit 94 kW (128 PS) und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 206 km/h.

5-Türer



205 GL

GL: 1,1-l-Motor mit 36 kW (49 PS).

GLD: 1,8-l-Motor mit 44 kW (60 PS).

*Diese beiden 205-Modelle laden schon von der Form her zum Einsteigen ein. Niedrige Verbrauchswerte und robuste, leistungsstarke Motoren zeichnen den **GL** und den **GLD** Diesel in besonderem Maße aus.*



205 GR

GR: 1,4-l-Motor mit 44 kW (60 PS).

GRD: 1,8-l-Motor mit 44 kW (60 PS).

Die fünftürigen R-Modelle bestechen durch ihren umfangreichen Serienkomfort. Für Diesel-Liebhaber ein ungewöhnlich hubraumstarkes Dieselmotorwerk, das den Maßstab dieser Klasse setzt.



205 SRD

1,8-l-Motor mit 44 kW (60 PS).

Das Topmodell unter den 205 Diesel-Versionen. Es bietet noch mehr Serienkomfort. Dazu zählen beispielsweise eine Servolenkung und veloursbezogene Sitze.

(rechter Außenspiegel serienmäßig)



205 GT

1,4-l-Motor mit 58 kW (79 PS).

Für diejenigen von Ihnen, die nicht nur Wert auf kompakte Abmessungen und komfortable Ausstattung legen, sondern auch auf besonders kraftvolle Motoren abfahren.



205 CTI

CT: 1,4-l-Motor mit 58 kW (79 PS).

CTI: 1,6-l-Motor mit 76 kW (104 PS)

und 185 km/h Spitze.

Schon der bloße Anblick macht Spaß. Dann heißt es einsteigen und losfahren. Am besten bei strahlend blauem Himmel und zusammen mit drei guten Freunden.



205 CTI

Daß bei diesen Cabrioversionen an nichts gespart wurde, um den Fahrspaß zu erhöhen, versteht sich von selbst. Und wer zudem auf Katalysatortechnik steht, für den ist die CTI-Version mit 1,9-l-Motor und 75 kW (102 PS) genau das Richtige.

Technische Daten

		205 XE	205 XL/ 205 GL	205 XLD/ 205 GLD	205 XR/ 205 GR	205 XRD/ 205 GRD	205 SRD	205 Automatic	205 GT, XS/ 205 CT	205 GTI/ 205 CTI	205 GTI/ 205 CTI	205 GTI
MOTOR												
Schadstoffklasse ¹		C	C	sch (E)	C	sch (E)	sch (E)	sch (E)	C	sch (E)	sch (E) Kat.	--
Zusatzrüstung		EPK	EPK	--	EPK	--	--	ungeregelter Kat. mit Pulsair-Syst.	EPK	Pulsair-System	geregelter Katalysator	--
Bauart		4-Zylinder-Reihenmotor										
Hubraum cm ³	Steuer	1116	1116	1757	1351	1757	1757	1569	1351	1569	1891	1891
	effektiv	1124	1124	1769	1360	1769	1769	1580	1360	1580	1905	1905
Leistung kW (PS) bei 1/min		36(49)4800	36(49)4800	44(60)4600	44(60)5000	44(60)4600	44(60)4600	53(72)5600	58(79)5800	76(104)6250	75(102)6000	94(128)6000
Drehmoment Nm bei 1/min		83/2800	83/2800	110/2600	105/2500	110/2600	110/2600	125/2800	109/2800	132/4000	142/3000	161/4750
GETRIEBE												
4-Stufen-Automatikgetriebe								o				
Schaltgetriebe 4-Gang		o	o	o								
Schaltgetriebe 5-Gang				x	o	o	o		o	o	o	o
FAHRLEISTUNGEN												
Luftwiderstandsbeiwert c _w		0,35										
Höchstgeschwindigkeit (km/h)		143	143	155	154	155	155	166	170/166	190/185	190/185	206
Beschleunigung ²		17	17	15,1	14,8	15,1	15,1	14,2	11,6/12,4	9,5/10,1	10,6	7,8
Bereifung (Stahlgürtelreifen)		145 R 13 S	145 R 13 S	155/70 R 13 S	165/70 R 13 S	165/70 R 13 S	165/70 R 13 S	165/70 R 13 S	165/70 R 13 S	185/60 R 14 H	185/60 R 14 H	185/55 VR 15
VERBRAUCH (IN LITER/100 KM NACH DIN 70030, TEIL 1)												
bei konstant 90 km/h		4,3 SU,S	4,3 SU,S	3,9 D	4,8 SU,S	3,9 D	3,9 D	5,5 SU	5,2/5,4 SU,S	5,6/5,8 SU ³	6,6/6,8 SU,NU	5,9 S ⁴
bei konstant 120 km/h		5,8 SU,S	5,8 SU,S	5,2 D	6,5 SU,S	5,2 D	5,2 D	7,7 SU	7,2/7,3 SU,S	7,3/7,8 SU ³	8,4/8,7 SU,NU	7,7 S ⁴
im Stadtzyklus		6,1 SU,S	6,1 SU,S	5,4 D	7,4 SU,S	5,4 D	5,4 D	8,5 SU	9,2/9,8 SU,S	8,7/8,9 SU ³	10,5/10,7 SU,NU	9,7 S ⁴

o = serienmäßige Ausstattung; x = gegen Aufpreis lieferbar • ¹ Schadstoffklasse: C = bedingt schadstoffarm; sch (E) = schadstoffarm; (Kat) = geregelter Katalysator; EPK = Elektropneumatischer Kit • ² Beschleunigung in sec - von 0 auf 100 km/h • SU = Super unverbleit (bleifrei) • NU = Normal unverbleit (bleifrei) • D = Diesel • S = Super verbleit (bleihaltig) • ³ Bei schadstoffarmen Fahrzeugen vom Gesetzgeber vorgeschrieben • ⁴ Bei Verwendung von unverbleitem Superkraftstoff muß die Zündeneinstellung korrigiert werden. Beste Leistungsabgabe bei verbleitem Superkraftstoff.