

Mit freundlichen Grüßen
für alle Verkäufer in der
PEUGEOT TALBOT-Organisation

Diese Broschüre ist für Ihren persönlichen
Gebrauch, bitte geben Sie diese Informationen
nicht unnötig an unsere Wettbewerber weiter.

PEUGEOT TALBOT DEUTSCHLAND GMBH
Postfach 537 6600 Saarbrücken

PEUGEOT 205

Von der Idee zur Serie

Das Projekt M 24
Styling und Aerodynamik
Innendesign
Struktur
Ausstattung
Motorisierung
Fahrwerk - Lenkung - Bremsen
Synthese
Der Prototyp im Modellbau
Vorbereitung zur Serienproduktion
Auf der Prüfbank
Der PEUGEOT 205 auf der Piste
Anti-Korrosions-Testprogramm
Die Produktion
Das Vorbild „VERA“
Das Endergebnis
Die Stärken des PEUGEOT 205

Das Projekt M 24

1977 hat Automobiles PEUGEOT das Projekt M24 in Auftrag gegeben. Ziel war es, ein Eroberungsmodell für einen progressiven Markt zu konstruieren.

Dabei galt es, drei Grundvoraussetzungen zu erfüllen:

Gewichtseinsparung

Aerodynamik

zeitgemäße Motorisierung

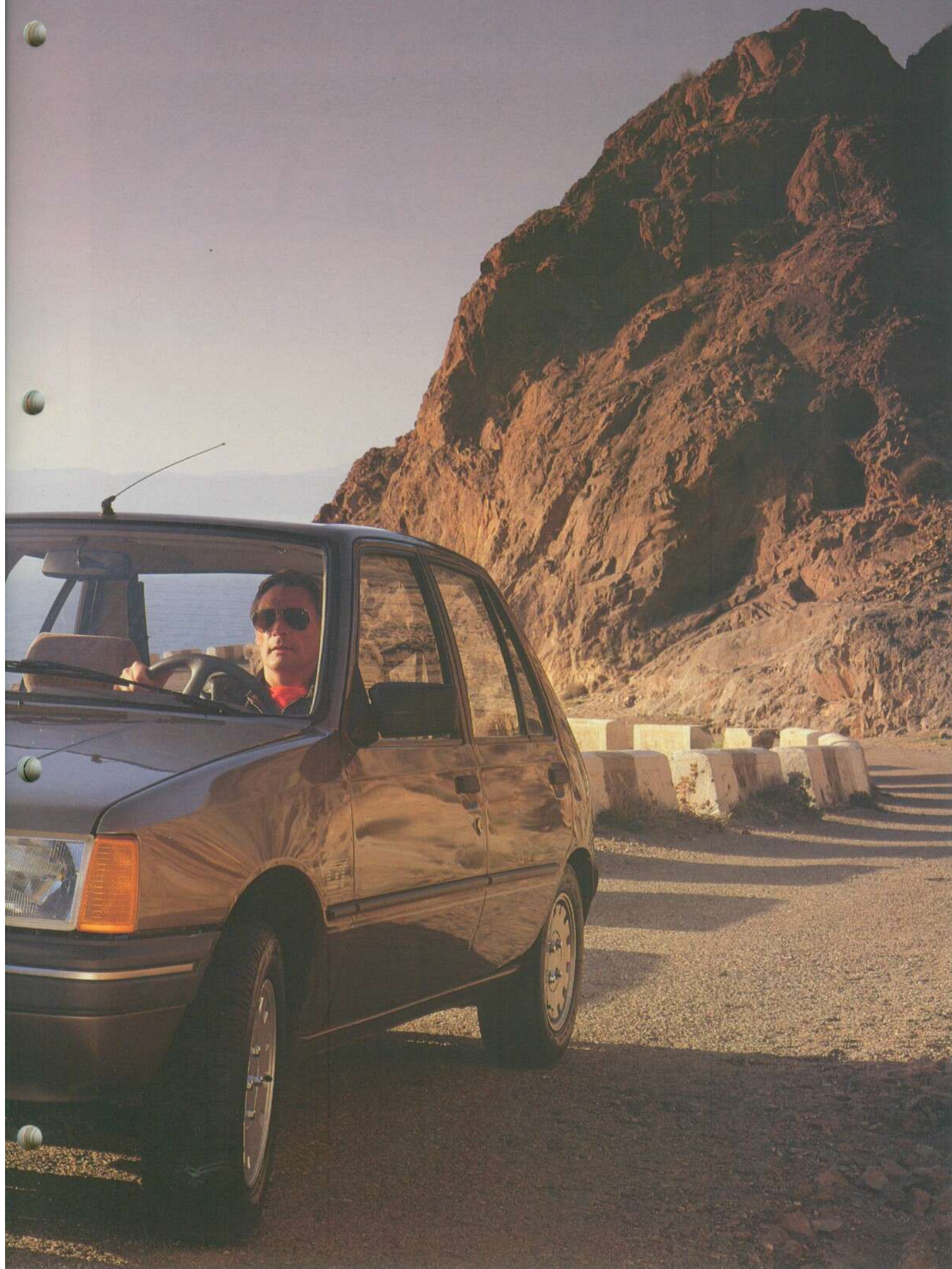
Das bedeutete weiterhin, das Projekt M24 muß

- kompakt und bequem
- leistungsstark und sparsam
- ästhetisch und praktisch sein.

Die aktuellsten Marktdaten stellten die Basis für das Lastenheft:

Frontantrieb, Fließheck-Konstruktion, fünf Sitzplätze, fünf Türen, Außenabmessung zwischen 3,60 m und 3,80 m, Einzerradaufhängung, Einbaumöglichkeiten für verschiedene Motorversionen.







Styling und Aerodynamik

Die ersten Studien wurden Anfang 1977 in Auftrag gegeben. In der ersten Phase war es Aufgabe der Designer, ein Modell im Maßstab 1:10 herzustellen unter besonderer Berücksichtigung der äußeren Form, der Ästhetik und der Aerodynamik.

Mit diesen Vorgaben wurden zwei Wettbewerber beauftragt:

das Stylingzentrum PEUGEOT und
das Stylingzentrum Pininfarina.

Die Entscheidung fiel letztlich zu Gunsten der Konzeption von PEUGEOT:

Aerodynamische Linienführung und die Integration modernster technischer Ausstattung bestimmten das Konzept.

Die enge Zusammenarbeit mit der Direktion „METHODES GENERALES“ erbrachten folgende Prämissen:

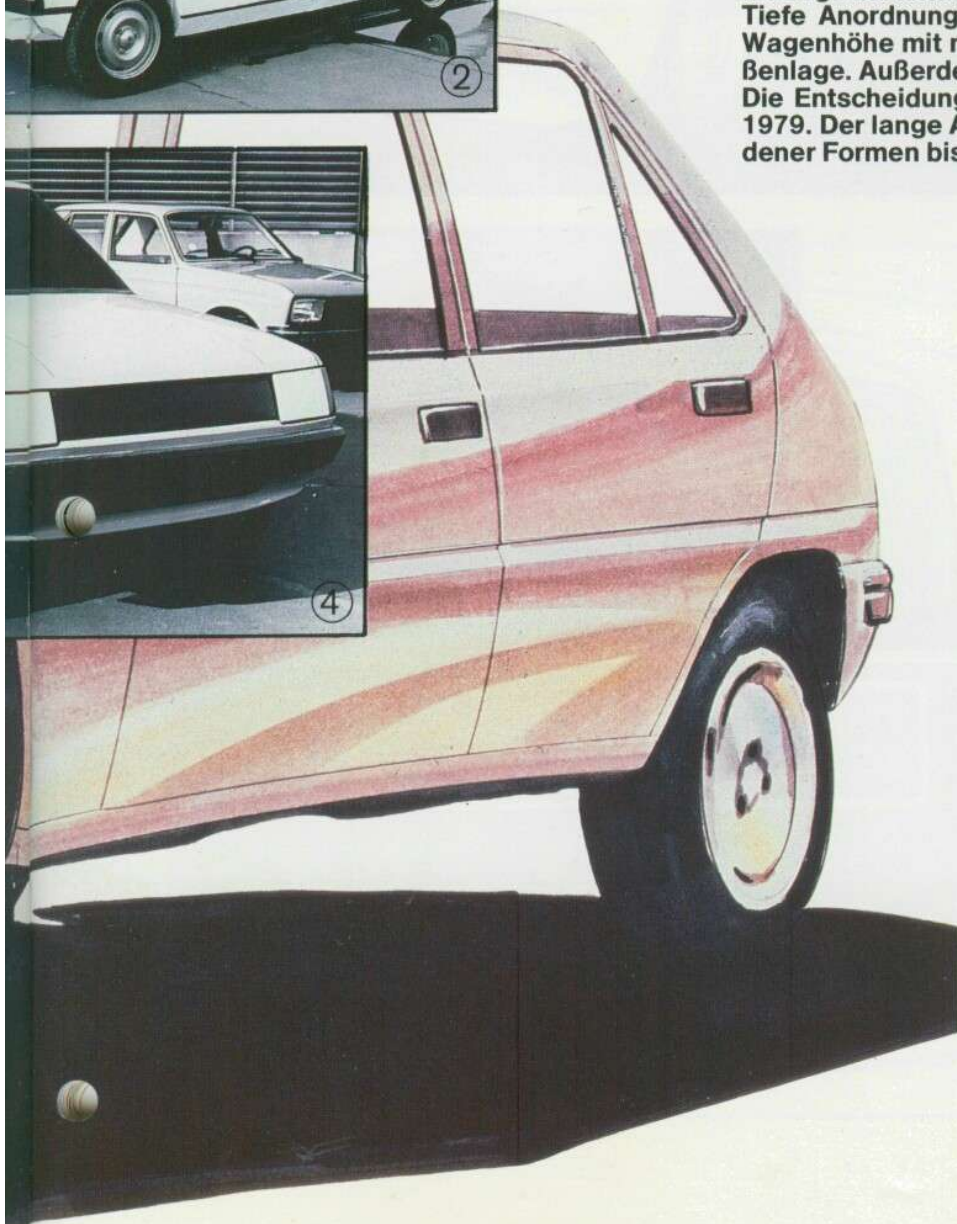
Ein zeitgemäßes Styling, das sämtliche Forderungen rationaler und wirtschaftlicher industrieller Verarbeitung erlaubt.

Um einige Beispiele zu nennen:

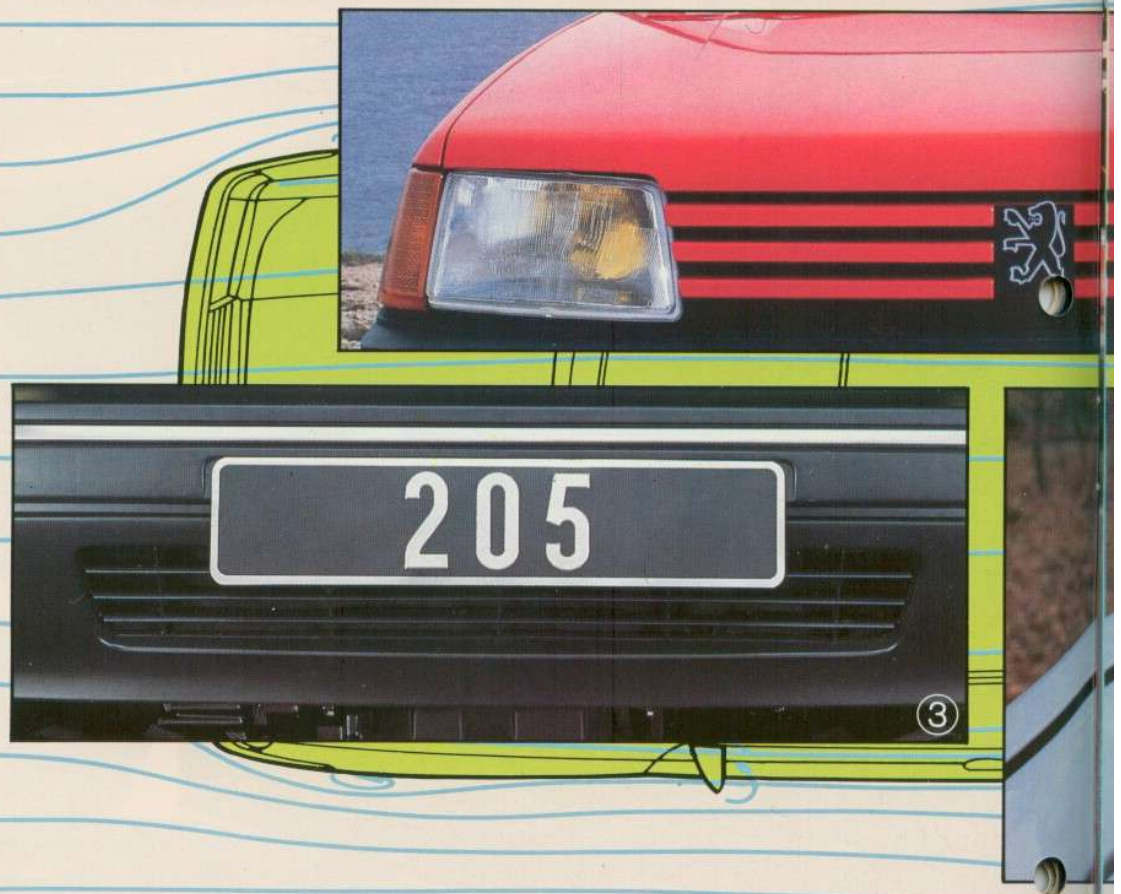
Tiefe Platzierung der Antriebsmechanik für eine extrem niedrige Motorhaube, Ersatzrad unter dem Kofferraum.

Tiefe Anordnung der Sitze für eine insgesamt niedrige Wagenhöhe mit niedrigem Schwerpunkt für sichere Straßenlage. Außerdem Vergrößerung der Fensterflächen.

Die Entscheidung über das endgültige Styling fiel Ende 1979. Der lange Arbeitsprozeß zur Optimierung verschiedener Formen bis ins kleinste Detail konnte beginnen.



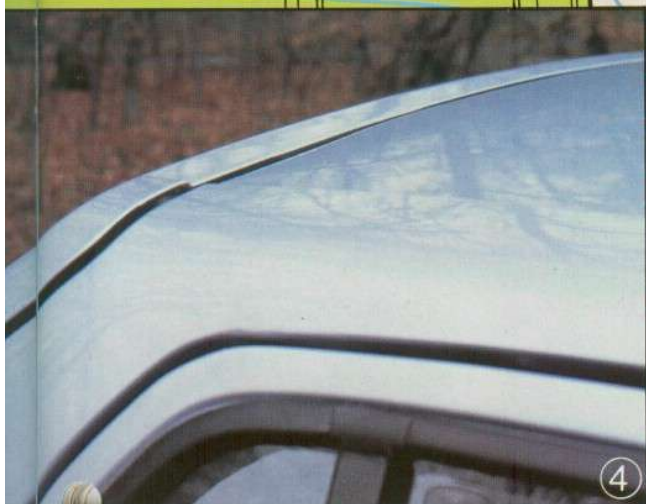
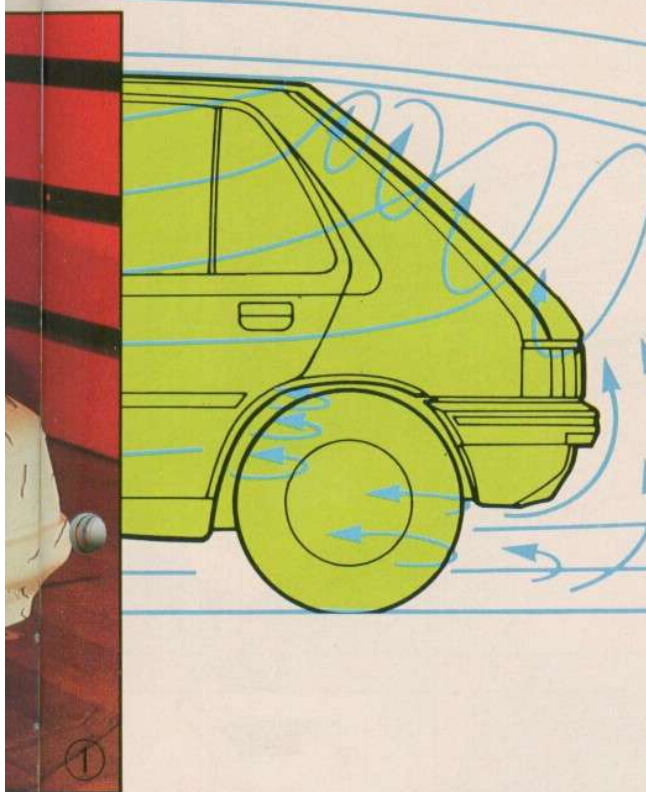
- ① – Modell Ende 79
- ② – Erste Styling-Studie (Sept. 77)
- ③ – Erstes Projekt (Nov. 78)
- ④ – Entwicklung (Febr. 78)
- ⑤ – Das Projekt 0



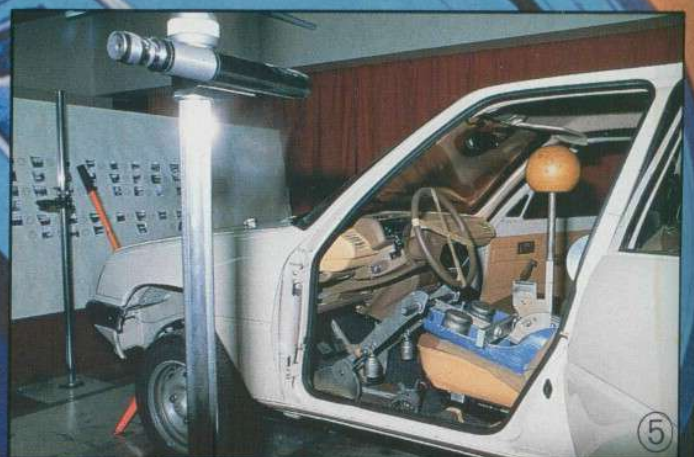
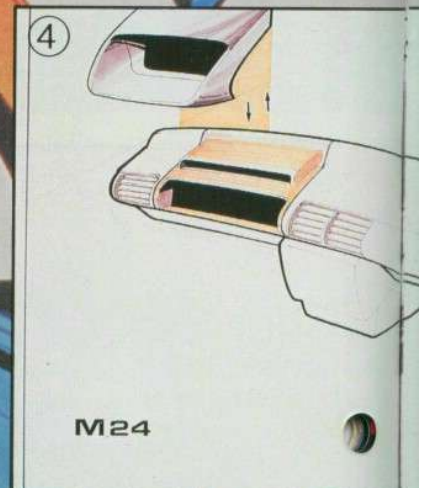
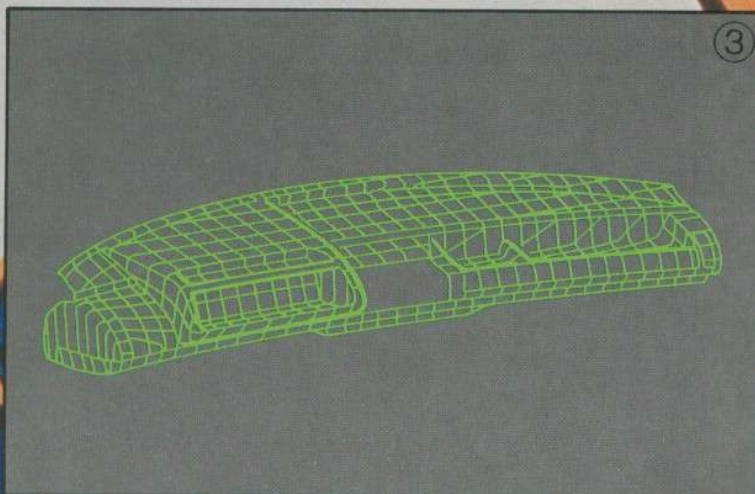
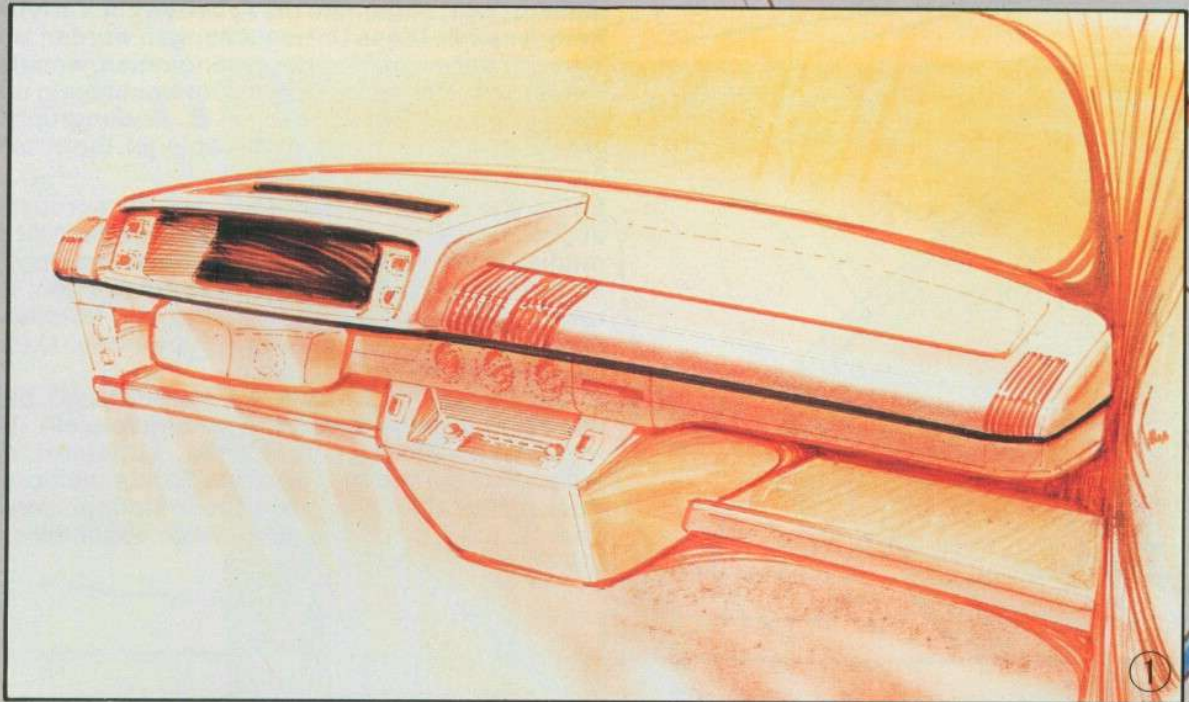
Nachdem die äußere Form des Projektes M24 endgültig definiert war, begannen die Arbeiten zur Verfeinerung der Aerodynamik. Diese Untersuchungen wurden zunächst an einem 1:1-Massenmodell vorgenommen, wobei sämtliche Details, die sich beim Original im Nachhinein auswirkten, mit berücksichtigt wurden, z. B. Bodengruppe, Seitenscheiben, Ablaufrinnen, Außenspiegel, Eintrittsöffnungen für die Kühlluft.

Dabei war zu berücksichtigen, daß die aerodynamischen äußeren Eigenschaften mit der Beschaffenheit des Innenraumes in unmittelbarem Zusammenhang stehen, d. h. die äußere Form bestimmt die Luftströmungen an der Karosserie. Lufteintritte für Kühlung und Ventilation im Innenraum waren die zweite Komponente. Daraus ergab sich der definitive Cw-Wert.

Diese Studien im Bereich der Aerodynamik beruhen auf den Erfahrungen mit dem Forschungsprojekt „VERA“. Karosserieverkleidung, Frontpartie, Lufteintrittsöffnungen unter der Stoßstange, verleimte Frontscheibe, integrierte Heckspoiler am Wagendach. Diese Maßnahmen führten zu dem für ein Fahrzeug dieser Länge besonders günstigen Cw-Wert von 0,35.



- ① – Aerodynamik-Studie
- ② – Frontpartie
- ③ – Lufteintritt unterhalb der Stoßstange
- ④ – Heckspoiler am Wagendach



Innendesign

Die Untersuchungen zur Gestaltung des Interieurs begannen im September 1977 nach den Vorgaben des „Projektbüros“. Die ersten Modelle des Armaturenbrettes entstanden an einem Handmuster in den Originalmaßen des M24. Hinzu kamen ergonomische Untersuchungen zur Positionierung der Pedalerie, der Sitze, Anordnung der Lenksäule, Bedienungshebel für Heizung, Belüftung.

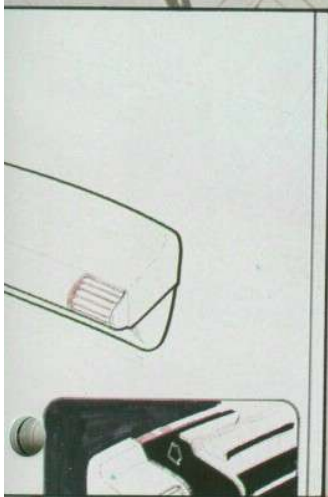
Danach entstanden die ersten Prototypen. Die generelle Linie im Konzept bestand darin, viel Raum für die Insassen und eine möglichst große verglaste Fläche zu erzielen.

Alle folgenden Studien waren diesen Forderungen unterworfen. Hinzu kamen natürlich moderne Aspekte wie attraktives, zeitloses Styling und insbesondere stabile Karosserieformen zur Sicherheit der Insassen; außerdem leichte Manövrierbarkeit, gut ablesbare Instrumente und eine harmonische Innenraumgestaltung.

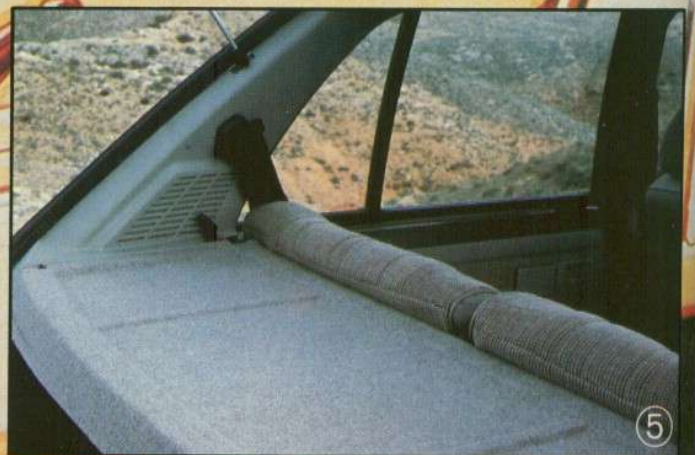
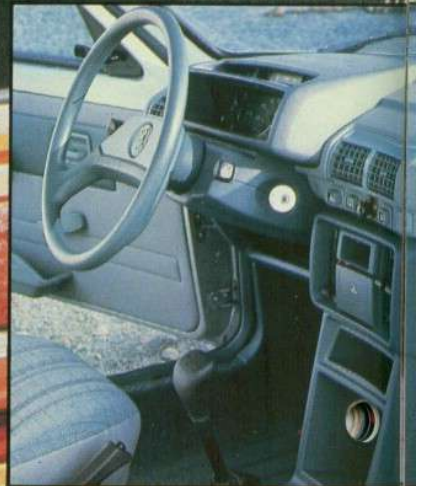
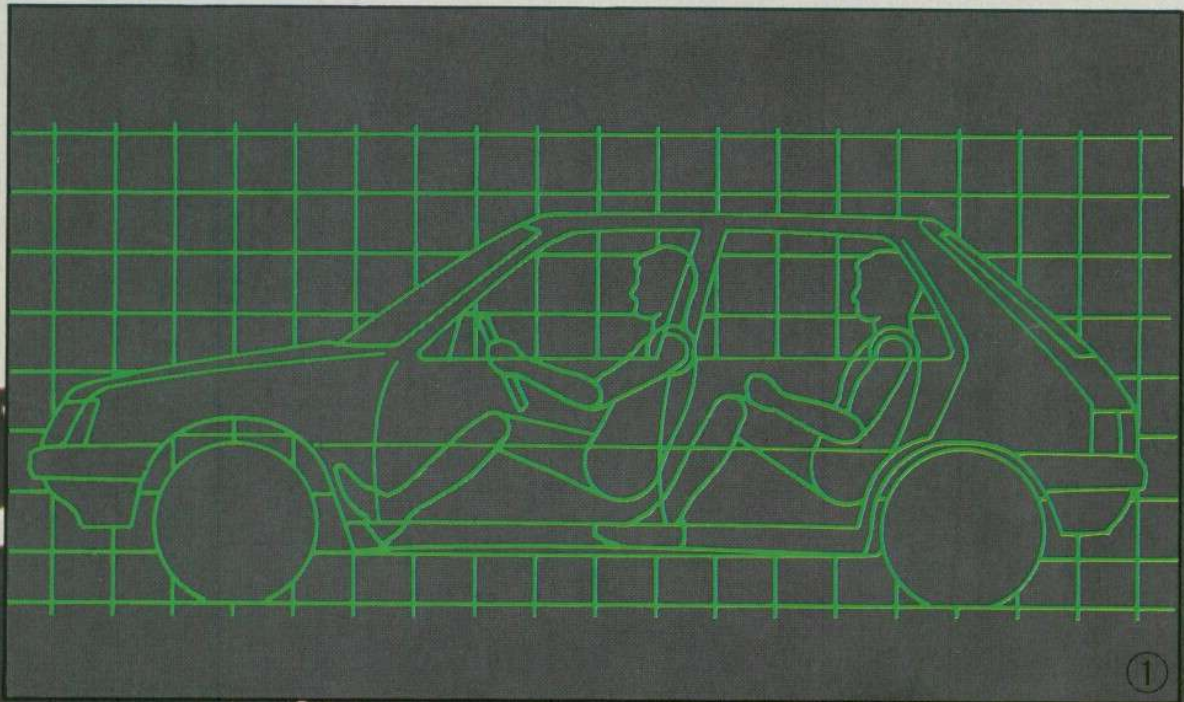
1981 entstand das Modell einer Armaturentafel und einer Konsole, die sowohl in der Grundversion als auch in der Top-Ausstattung allen Anforderungen an Harmonie, Ästhetik und praktischem Nutzen entsprach.

Die Struktur der Armaturentafel profitierte von den Erkenntnissen des Projektes VERA (leicht, widerstandsfähig, reflexfrei).

Interessant vor allem, daß die komplette Instrumentierung als Einbauteil je nach Ausstattung mit wenigen Handgriffen ausgetauscht werden kann, ein Detail, das die Wirtschaftlichkeit unterstreicht.



- ① – Studie – Armaturenbrett
- ② – Instrumentenbauteil
- ③ – Phantomzeichnung Armaturenbrett
- ④ – Studie – Instrumentenkombination
- ⑤ – Ergonomische Studie für die Sitzposition des Fahrers



Innenausstattung

Automobile aus Frankreich zeichnen sich durch besonderen Fahrkomfort aus. Das ist bekannt und das gilt selbstverständlich auch für den PEUGEOT 205.

Die optimale Sitzposition für den Fahrer zum Beispiel wurde per Computer ermittelt und berücksichtigt für jeden die richtige und vor allem bequemste Sitzposition. Zum anderen bedeutet dies aber auch, daß jeder Fahrer alle Bedienungselemente aus seiner individuellen Sitzposition heraus bequem und ohne Mühe erreichen kann, z. B.: an der Armaturentafel, an den Seitentaschen in den vorderen Türen, an den (elektrischen) Scheibenhebern, die in die Haltegriffe integriert sind, am Handschuhfach.

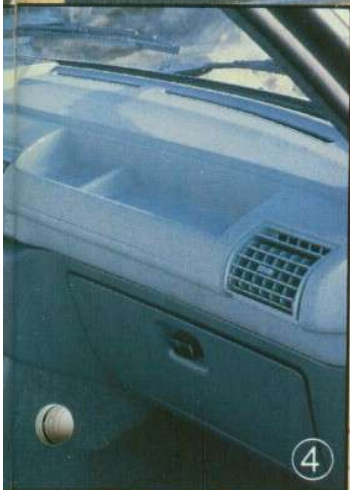
Hi-Fi-Fans werden im PEUGEOT 205 bestens bedient. In den vorderen Türen sowie in den hinteren Dachholmen sind Lautsprecher-Einbauten vorgerüstet.

Der PEUGEOT 205 zeigt Stil im Innenraum, wiewohl die Funktionalität – sauber durchdacht – den Hintergrund liefert. In der Wahl der Werkstoffe und Farben zum Beispiel. Oder in der neuartigen Konstruktion des Wagenhimmels mit 3 cm mehr Kopffreiheit. Das Studienobjekt VERA hat hier wertvolle Dienste geleistet.

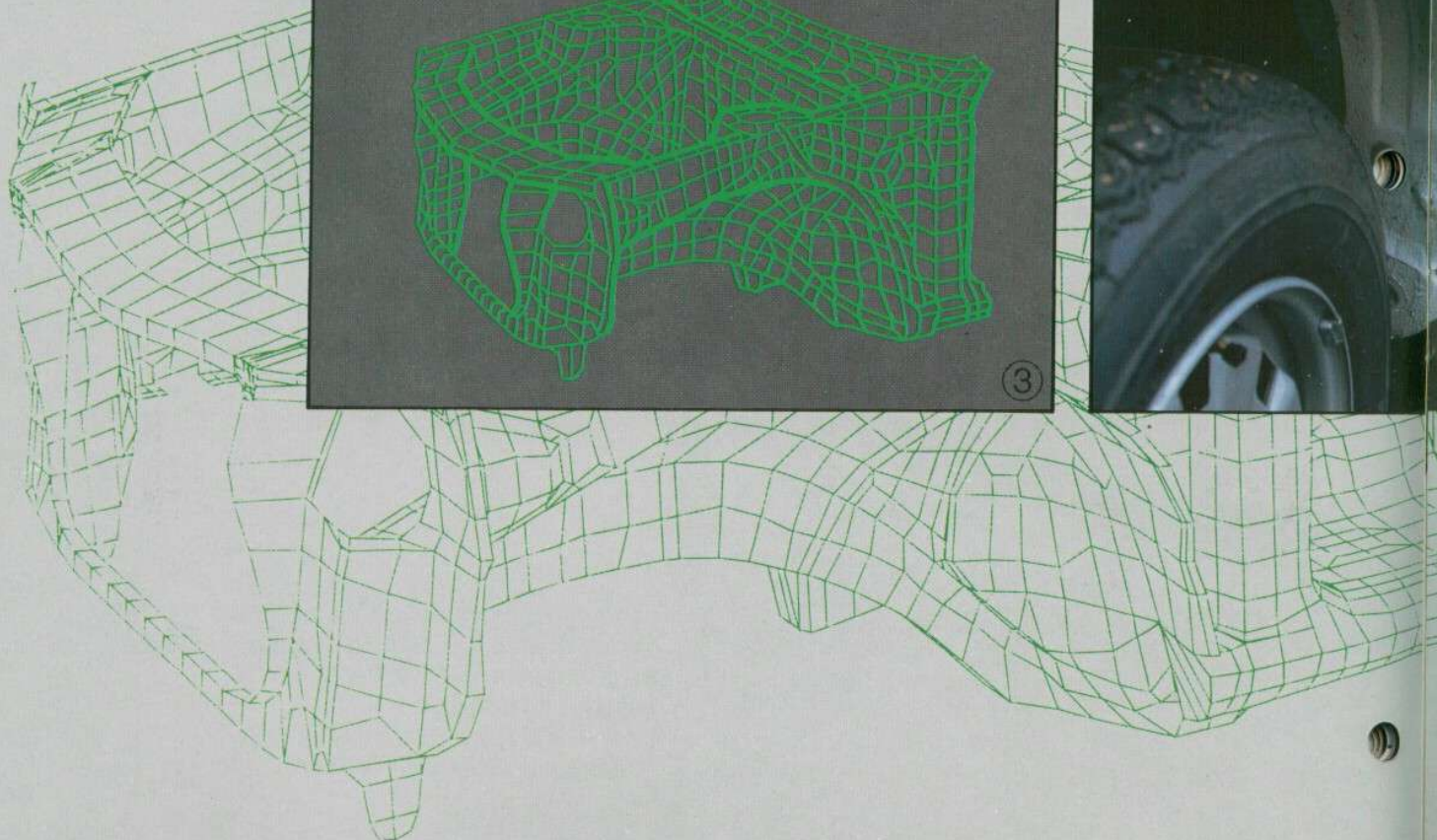
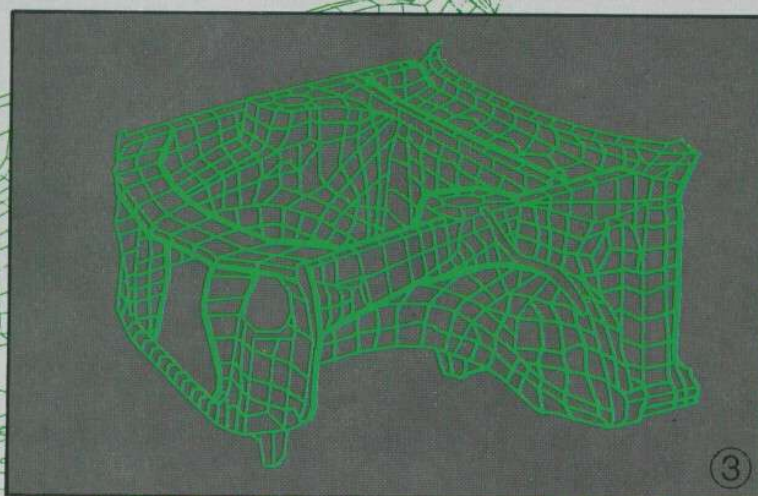
Bereits im Vorstadium der Konzeption des PEUGEOT 205 spielte die Sitzkonstruktion eine entscheidende Rolle.

Auf robustem und dennoch leichtem Metall-Rahmen mußten die unterschiedlichsten Polstergarnituren ihre Qualität im Dauertest beweisen.

Der M24 ist, was den Innenraum und dessen Ausstattung betrifft, ein vernünftiger Kompromiß zwischen Traum und technischer Notwendigkeit. Elegant gelöst.



- ① – Diagramm Innenraum und Sitzposition
- ② – Bordtaschen in den Seitentüren mit integrierten Druckschaltern für Scheibenheber
- ③ – Ästhetik und Komfort
- ④ – Konsole und Radio-Einbauvorrichtung
- ⑤ – Lautsprecher-Einbau im C-Holm



Struktur

Der PEUGEOT 205 ist das Ergebnis sorgfältiger Ermittlungen im Fahrzeugbau nach den Kriterien:

Sicherheit
Stabilität
Langlebigkeit
Antikorrosion

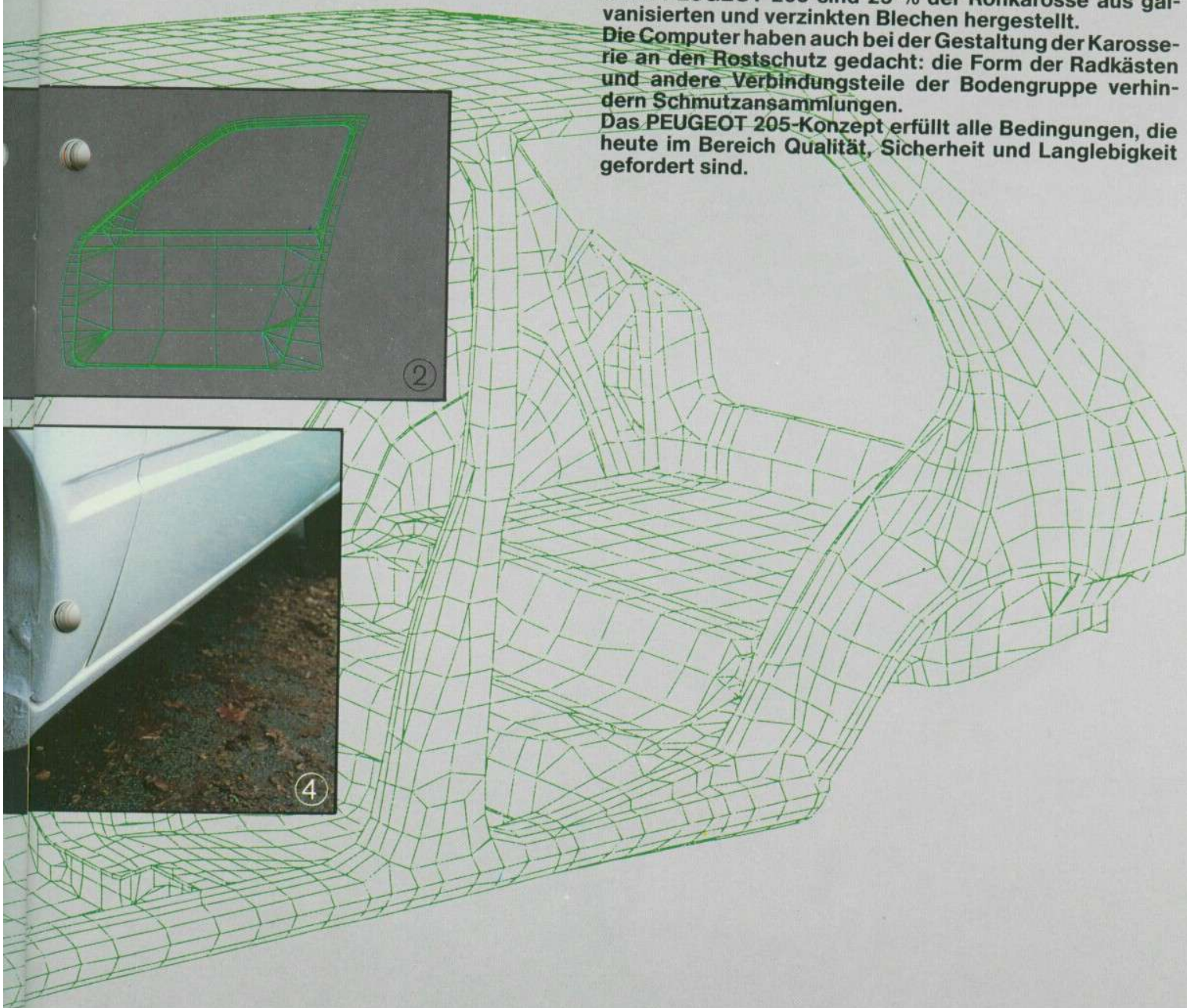
Die erforderlichen Informationen lieferten alphanumerisch gesteuerte Rechner. Hinzu kamen Forderungen an die Mechanik:

Einbaumöglichkeiten für verschiedene Motoren
Verwendung rostfreier Bleche.

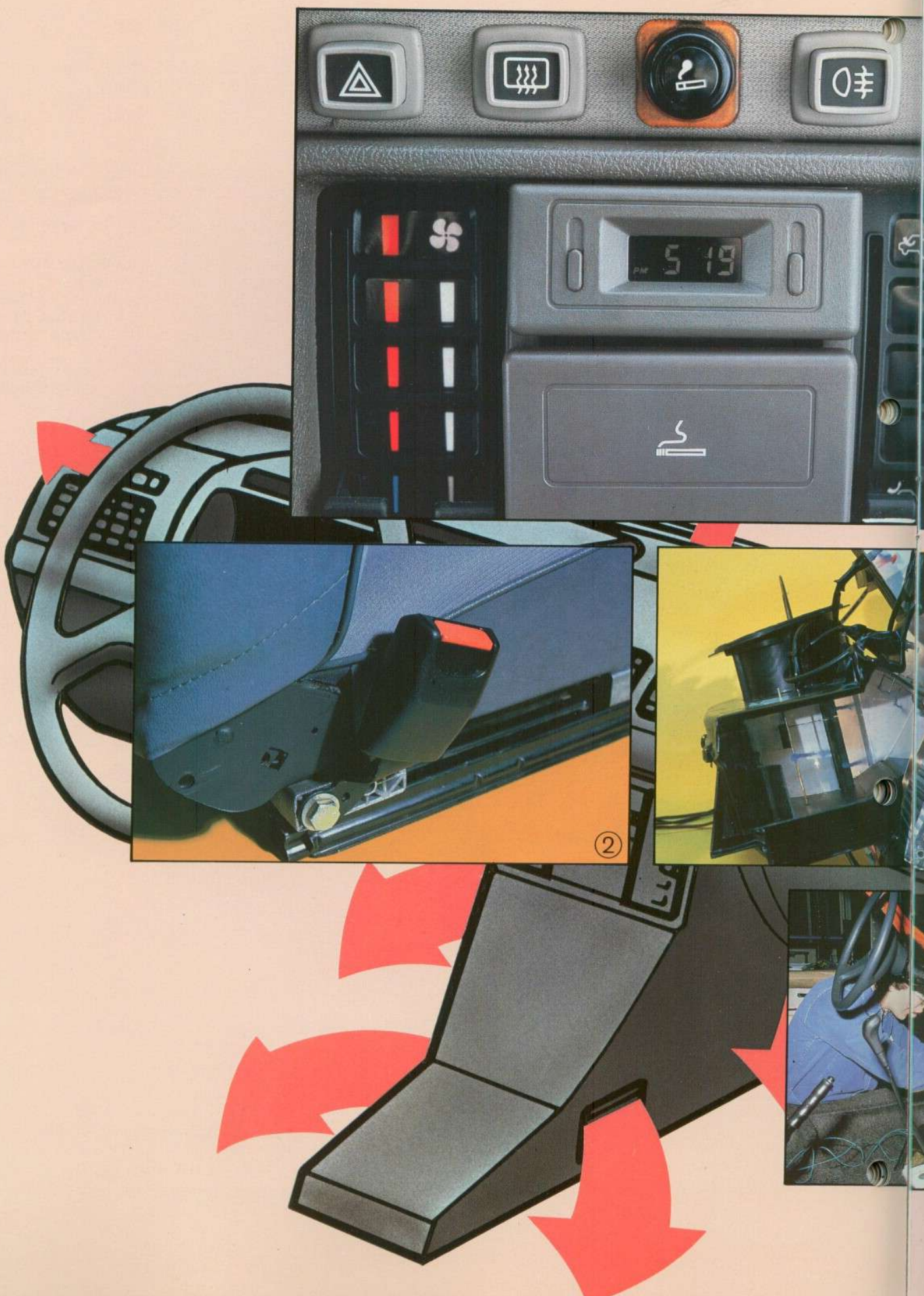
Beim PEUGEOT 205 sind 25 % der Rohkarosserie aus galvanisierten und verzinkten Blechen hergestellt.

Die Computer haben auch bei der Gestaltung der Karosserie an den Rostschutz gedacht: die Form der Radkästen und andere Verbindungsteile der Bodengruppe verhindern Schmutzansammlungen.

Das PEUGEOT 205-Konzept erfüllt alle Bedingungen, die heute im Bereich Qualität, Sicherheit und Langlebigkeit gefordert sind.



- ① – Struktur auf alphanumerisch ermittelten Werten
- ② – Doppelstruktur der Türen
- ③ – Verstrebungsstruktur des Vorderbaues
- ④ – Vorsorgeeinrichtungen gegen Korrosion



Ausstattung

Stylisten, Ergonomen und Ingenieure waren gleichermaßen für die Konzeption des Cockpit's verantwortlich. Dabei ging es sowohl um die Funktionalität, die Handhabung, praktische und reichhaltige Ausstattung sowie – natürlich – um den Komfort.

Zum Beispiel bei Heizung und Belüftung mit vier Funktionen. Die Luft im Innenraum wird innerhalb 20 Sekunden komplett umgewälzt. Die Heizung ist so regulierbar, daß im Fußbereich 10° mehr Wärme als in Höhe der Eintrittsdüsen an Armaturentafel wählbar sind.

Die Sitze sind nach drei wesentlichen Kriterien konstruiert:

- leicht
- komfortabel
- sicher.

Auch hier spielten die Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt VERA eine entscheidende Rolle.

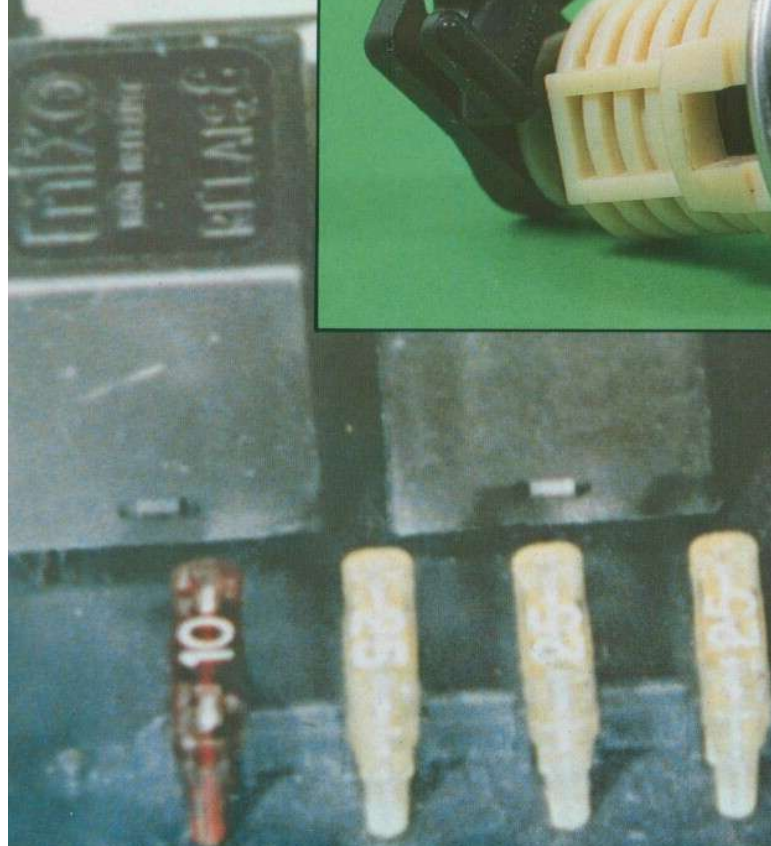
Die Sitzschalen aus Schaumstoff sind zur besseren Seitenführung außen verstärkt. Die Gurtschlösser sind am Sitzrahmen befestigt.


Die Geräuschdämmung im PEUGEOT 205 ist eine Datenoptimierung aus dem alphanumerisch gesteuerten Rechner (CAO).

Ergebnis, um nur ein Beispiel zu nennen: die Bodengruppe ist mit einer Isolierschicht von 3,5 kg/m² ausgelegt. Hinzu kommen die thermoverformten Fußmatten, außerdem eine Polyurethan/Kautschuk-Abdämmung an der Spritzwand. Geräuschisolierung bis ins kleinste Detail. Selbst die Mechanik der Türheber und Scheibenwischer ist mit synthetischen Materialien versiegelt.



- ① – Heizung und Belüftung mit vier Funktionen
- ② – Gurtschloß am Sitzrahmen
- ③ – Heizungs- und Belüftungsmechanik
- ④ – Geräuschdämmung im Innenraum

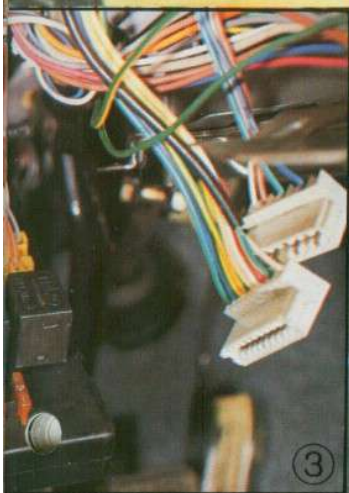




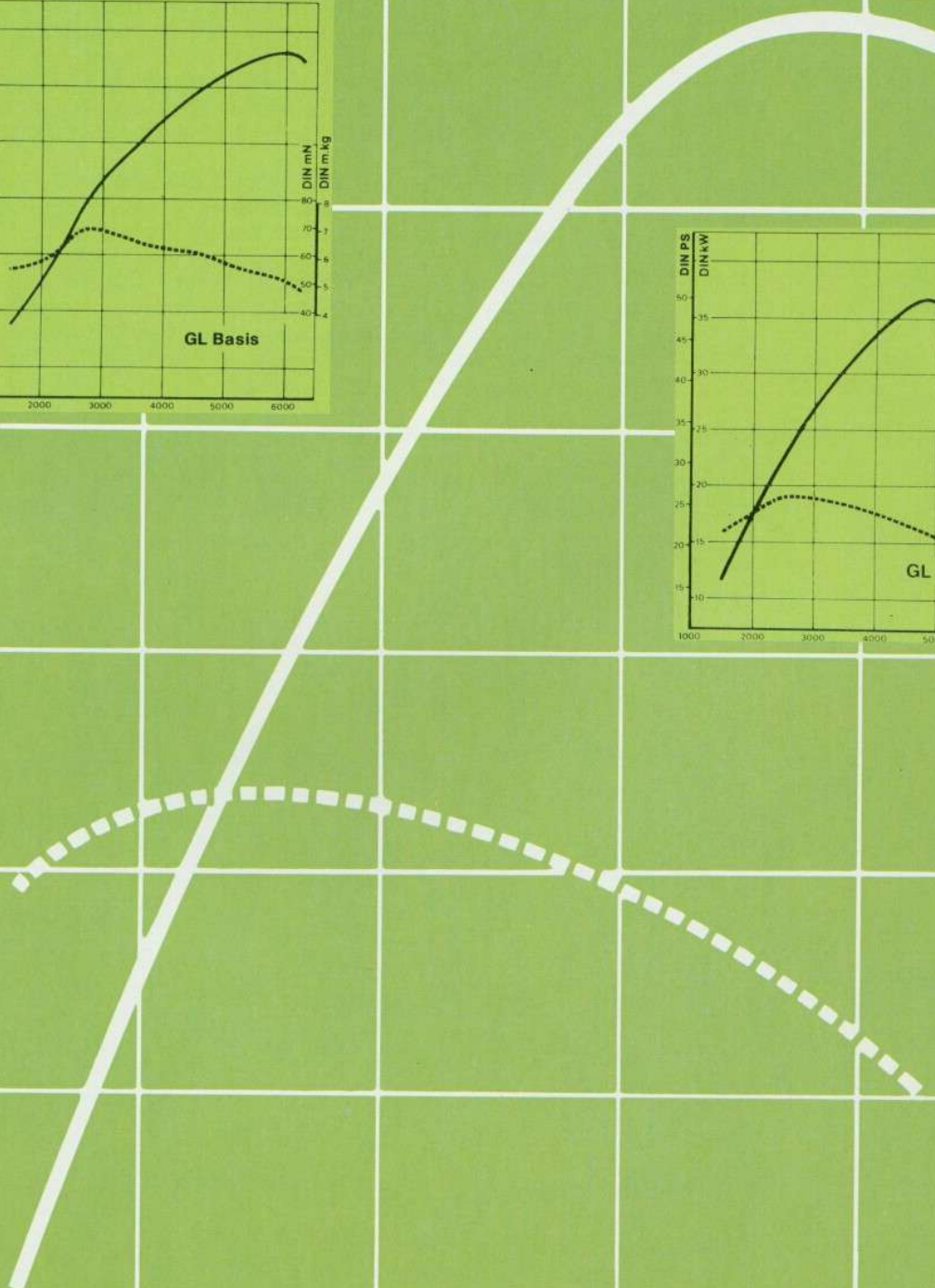
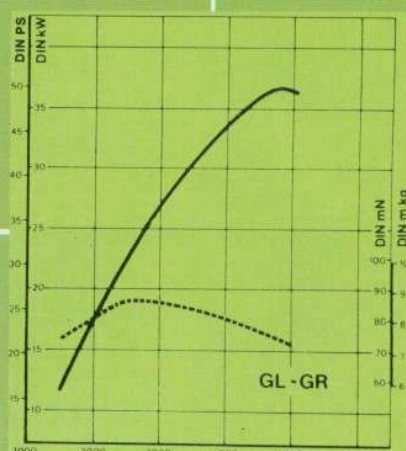
Bedienungskomfort und Wartungsfreundlichkeit sind Aufgaben der Elektronik. Heute zum Beispiel werden fast doppelt so viele elektrische und elektronische Bauteile verwendet wie vor zehn Jahren. Die PEUGEOT-Ingenieure hatten sich zur Aufgabe gemacht, den zunehmenden Kabel-Wirrwarr zu entflechten und zudem noch narrensicher und wartungsfreundlich zu installieren.

Unter der Armaturentafel des PEUGEOT 205 laufen alle „Fäden“ zusammen. Praktisch und sauber gegliedert in korrosionsfreie Bauteile. Standardisierte Elemente erlauben einen schnellen und kostengünstigen Austausch. Spezialstecker schließen jeden Irrtum aus. Bei der wartungsfreien Batterie konnten zwei kg eingespart werden. Bedienungskomfort bis ins kleinste Detail: Ein Schlüssel für alle Schlösser mit Spezialbeschichtung gegen Einfrieren oder Rosten. Diebstahlsicher sind diese Schlösser natürlich auch. Die Schloßzylinder sind 5600fach zu kombinieren.

Die Außenausstattung erfüllt alle aktuellen Anforderungen an Aerodynamik, Styling und Sicherheit, z. B. die Stoßfänger aus Kunststoff zur Vermeidung von Bagatellschäden (Gewichtseinsparung: 4 kg) oder die im Windkanal getesteten Front- und Heckschürzen aus 2,5 mm starkem Kunststoff (S.M.C.). Der ebenfalls aus Kunststoff gefertigte Tank liegt außerhalb der Deformationszone unter den hinteren Sitzen.



- ① – Stoßfänger und Frontschürzen leicht und korrosionsfrei
- ② – Neuartiger Tankverschluß
- ③ – Schaltzentrum
- ④ – 50 Liter-Kunststoff-Tank



Motorisierung

Nach den Vorgaben des Lastenheftes gruppiert sich das Leistungsangebot um einen 1,4 Liter-Motor mit 60 PS bei 5000 Umdrehungen und 5-Gang-Getriebe.

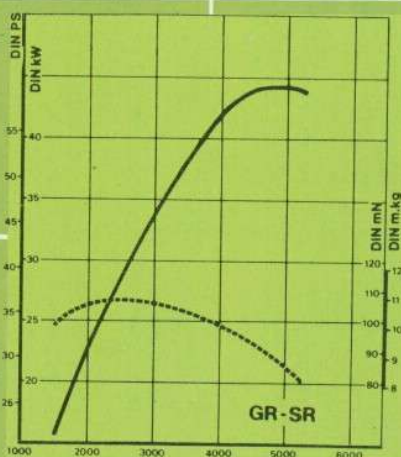
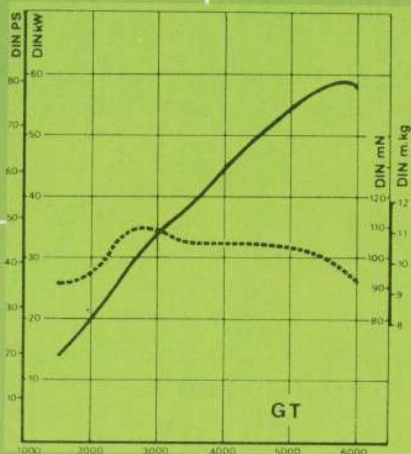
Das Aggregat — abgeleitet vom Prototyp VERA — sollte 98 % seiner Leistung bei 4300 Umdrehungen und ein Drehmoment von über 10 mkg zwischen 1500 und 4000 Umdrehungen entwickeln. Das bedeutet: Durchzugsvermögen und Überholreserven selbst im minimalen Drehzahlbereich.

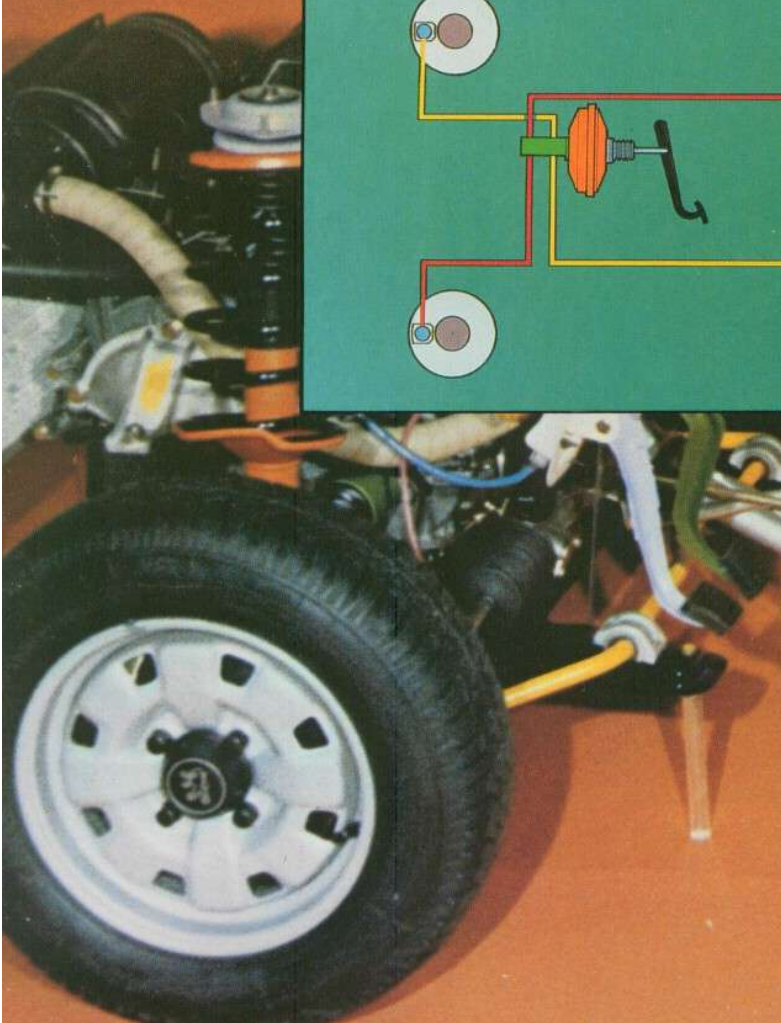
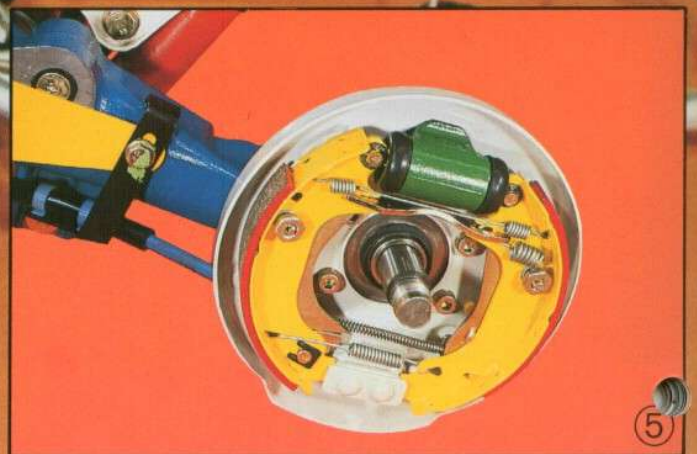
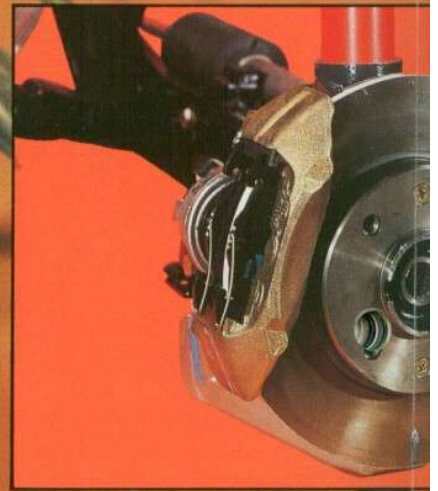
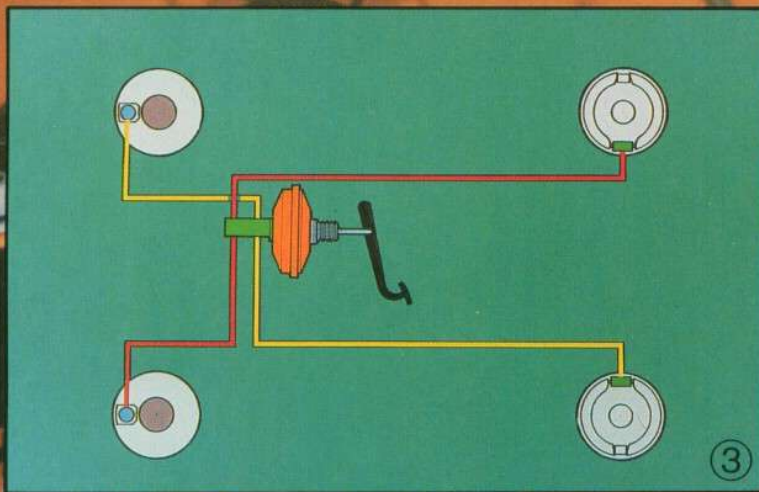
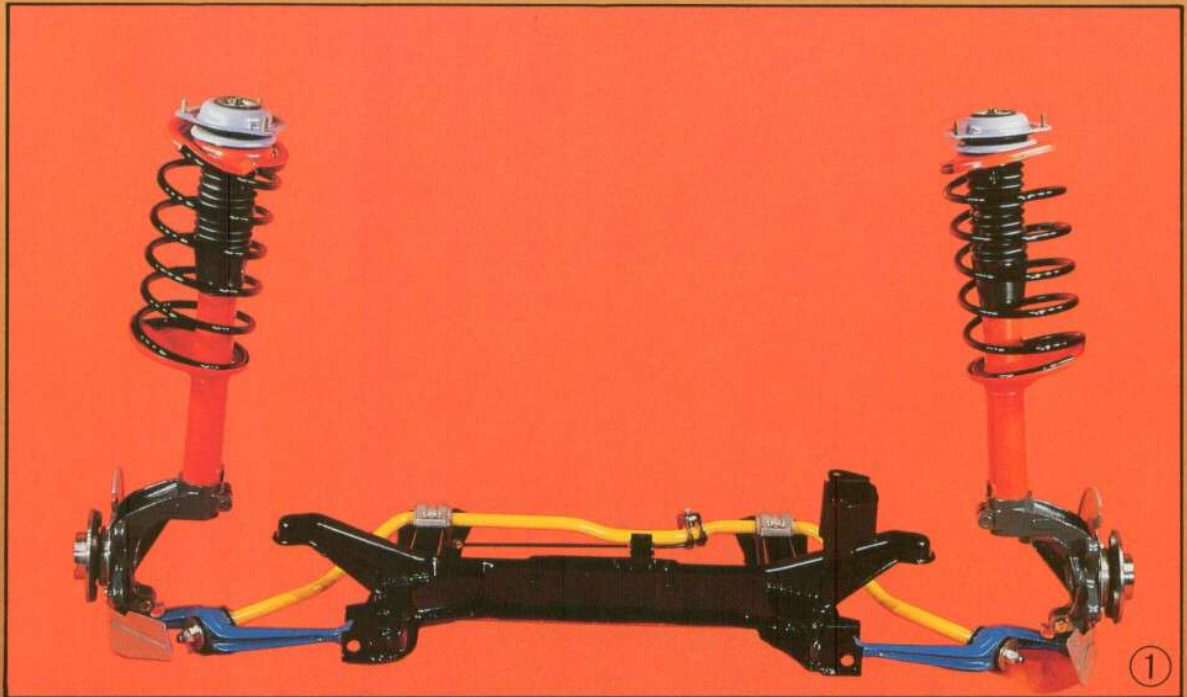
Insgesamt stehen heute 5 Motorversionen zur Verfügung:
ein besonders wirtschaftlicher Motor mit 45 PS
ebenso sparsame Aggregate mit 50 PS oder 60 PS
sowie ein Kraftpaket mit 80 PS
(5-Gang-Getriebe)

daneben der Diesel-Motor mit 60 PS

Alle Motoren sind dreifach elastisch aufgehängt, um eine optimale Geräuschkämmung zu erreichen. Die Zündung ist transistorgesteuert. Die Motoren sind komplett aus Aluminium-Druckguß hergestellt und verfügen über ein geschlossenes Kühlsystem.

Der 205 Diesel ist von der neuen Generation der Diesel-Motoren abgeleitet, der auch im PEUGEOT 305 seinen Dienst tut. 60 PS sind für einen „kleinen“ Diesel ein beachtlicher Wert.





Fahrwerk - Lenkung - Bremsen

Wie alle Baugruppen des PEUGEOT 205, so ist auch das Fahrwerk ein Produkt des CAO-Computersystems und im Forschungsprojekt VERA bereits ausführlich getestet. Kompakte Leichtbauweise, Sicherheit, gute Bodenhaftung und Stabilität waren die Vorgaben.

Die für den PEUGEOT 205 günstigste Konzeption beruht auf dem Mc Pherson-System vorn mit Querstabilisator, der hinter der Radachse angeordnet ist. Diese Konstruktion ist PEUGEOT-Patent.

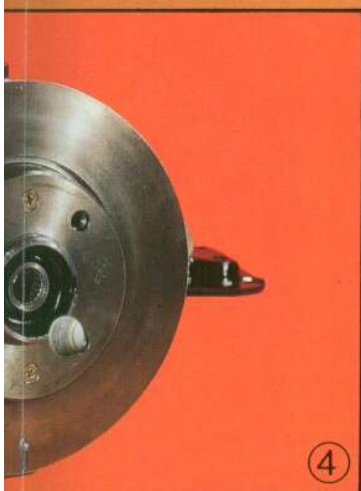
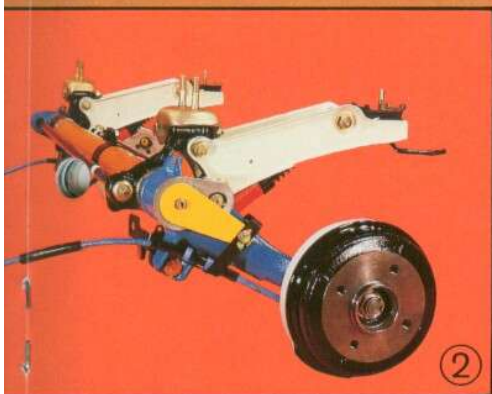
Lenkrollradius Null und die elastische Befestigung des Fahrschemels an der Bodengruppe sorgen für höchste Sicherheit, Spurtreue und Fahrkomfort ohne lästige Abrollgeräusche.

Von dieser Bauweise profitiert auch die leichtgängige und präzise Zahnstangenlenkung.

Die Mechanik der Hinterachse spielt sich komplett unter der Bodengruppe ab, das bedeutet: Stoßfänger ragen nicht in den Innenraum und erlauben somit eine optimale Ausnutzung des Heckbereichs mit glatten Flächen.

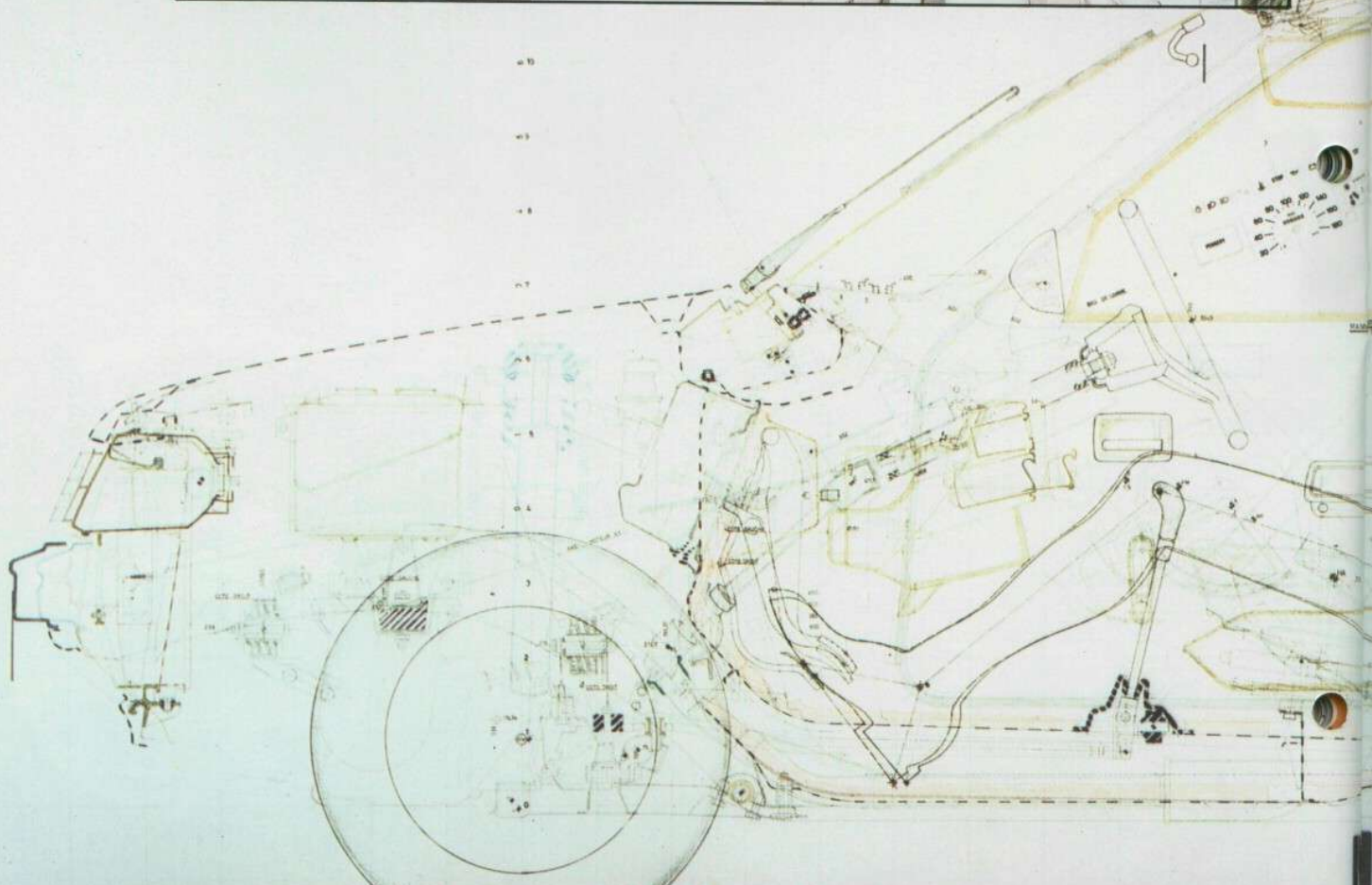
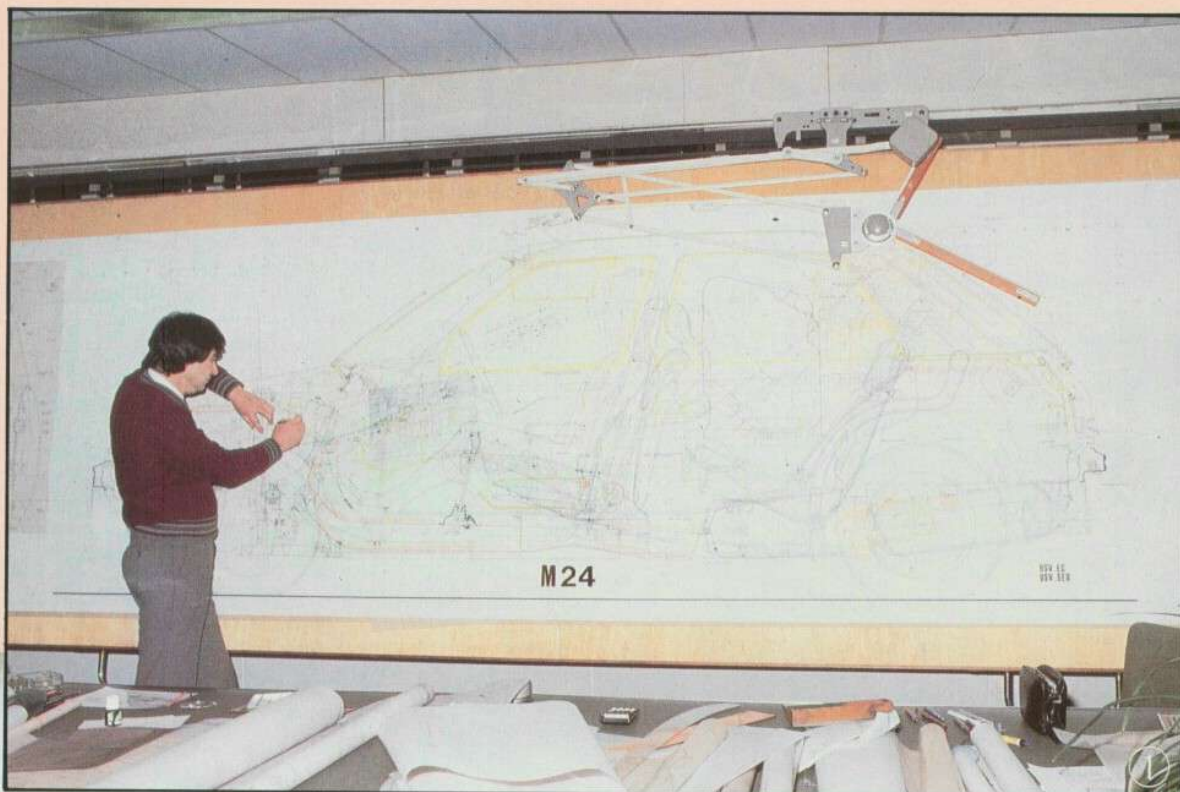
Die Hinterachse ist bereits im PEUGEOT 305 erprobt und hat sich bestens bewährt. Auch im PEUGEOT 205 ist sie mit Querstabilisatoren, gezogenem Längslenker und transversal angeordneten Torsionsstäben ausgestattet. Die gestanzten Teile des Fahrwerks sind feuerverzinkt und galvanisiert.

Das Zweikreis-Bremssystem (in X-Form konzipiert) wird in den Versionen GL 1,1, GR, GLD/GRD, SR und GT von einem Unterdruckverstärker unterstützt. Der PEUGEOT 205 verfügt vorne über Scheiben-, an der Hinterachse über Trommelbremsen mit integriertem Kraftbegrenzer an jeder Trommel.



- ① – Vorderachse mit nach hinten verlegtem Querstabilisator
- ② – Hinterachs-Gruppe
- ③ – Schema Bremskreise
- ④ – Scheibenbremsen vorn
- ⑤ – integrierte Bremskraftbegrenzer in den Bremstrommeln





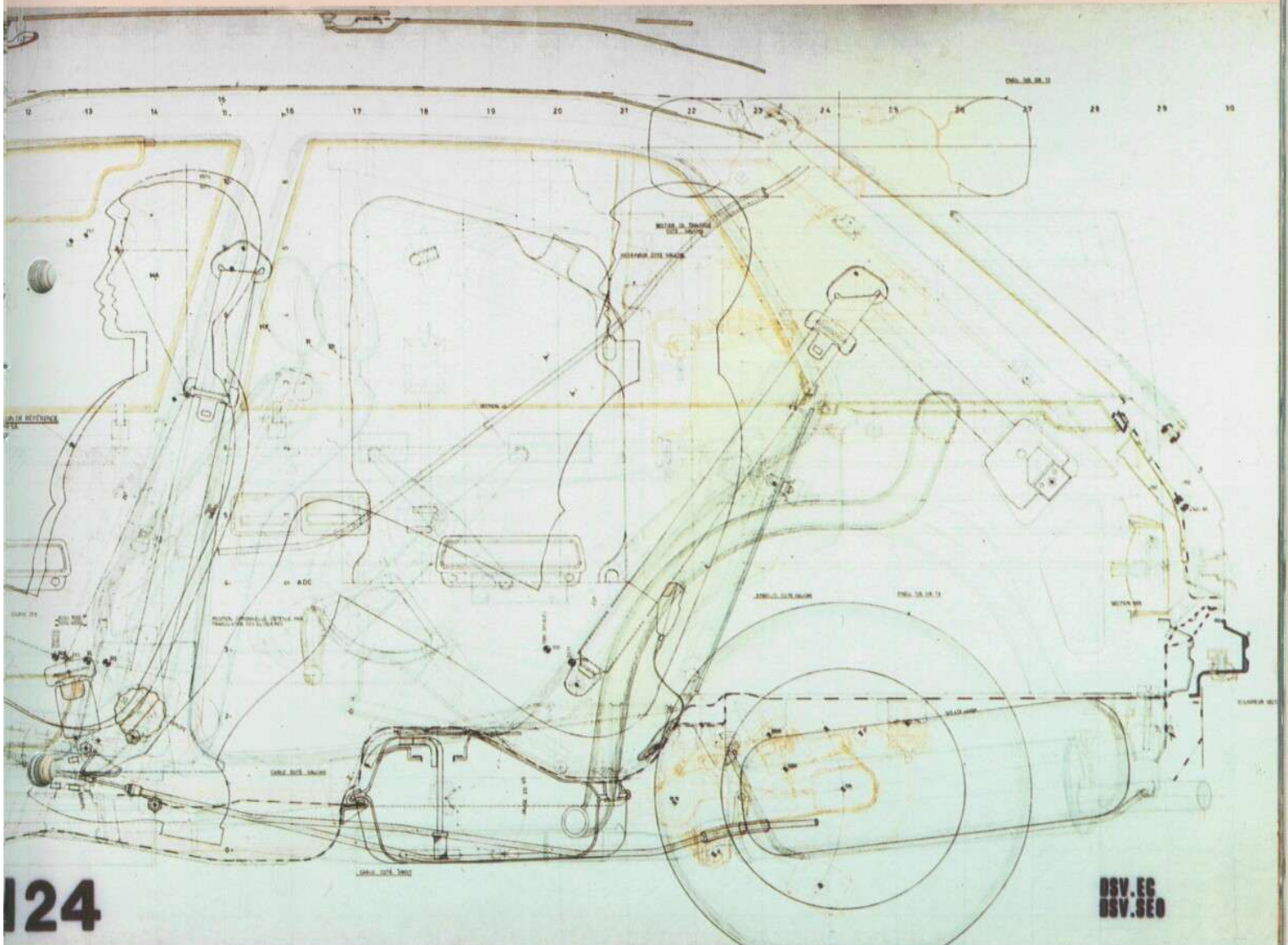
Synthese

Hier entsteht die Endfassung des Projektes M24 auf dem Reißbrett unter Optimierung aller Daten aus den Forschungszentren.

Jedes Bauteil ist bis ins kleinste rechnerisch ermittelt und im Maßstab 1:1 reproduziert.

Aus der zweiten Dimension entsteht in der Modellschreinerei der erste PEUGEOT 205 als Prototyp.

① – 1:1 Aufriß





Der Prototyp im Modellbau

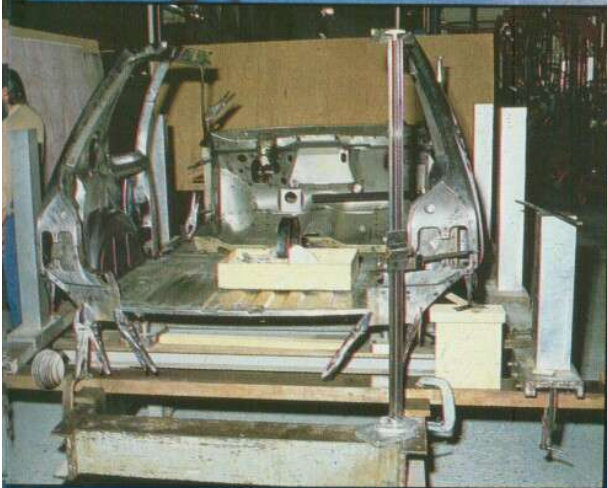
Der Prototyp des PEUGEOT 205 ist zunächst ein Produkt computergesteuerter Fräsen, die ein 1:1 Holzmodell ausarbeiten.

Den Feinschliff übernehmen hochqualifizierte Werkzeugbauer, die zum überwiegenden Teil mit den höchsten Auszeichnungen der französischen Handwerker-Verbände dekoriert sind.

Auf den in Holz gefertigten Werkstücken (mehr als 300 Einzelteile) werden die Blechteile für die Rohkarosse von Hand getrieben. Das erfordert rund 18.000 Arbeitsstunden. Nicht weniger Zeit erfordert die Montage der Prototypen für Mechanik und Ausstattung.

Hinzu kommen diverse Muster für Ausstattung, Sitze, Teppichboden usw.

Insgesamt erfordert die in Handarbeit hergestellte Serie an Prototypen pro Modell einen Zeitaufwand von 70.000 Stunden. Darin enthalten sind die Test's im Windkanal, Funktionsprüfungen diverser mechanischer Organe sowie das Gesamtverhalten des Prototyps nach der Endmontage.



- ① – Handgetriebene Karosserieteile
- ② – Handarbeit am Holzmodell
- ③ – Karosseriemontage
- ④ – Fräsen am Holzmodell



Vom M24
zum PEUGEOT 205

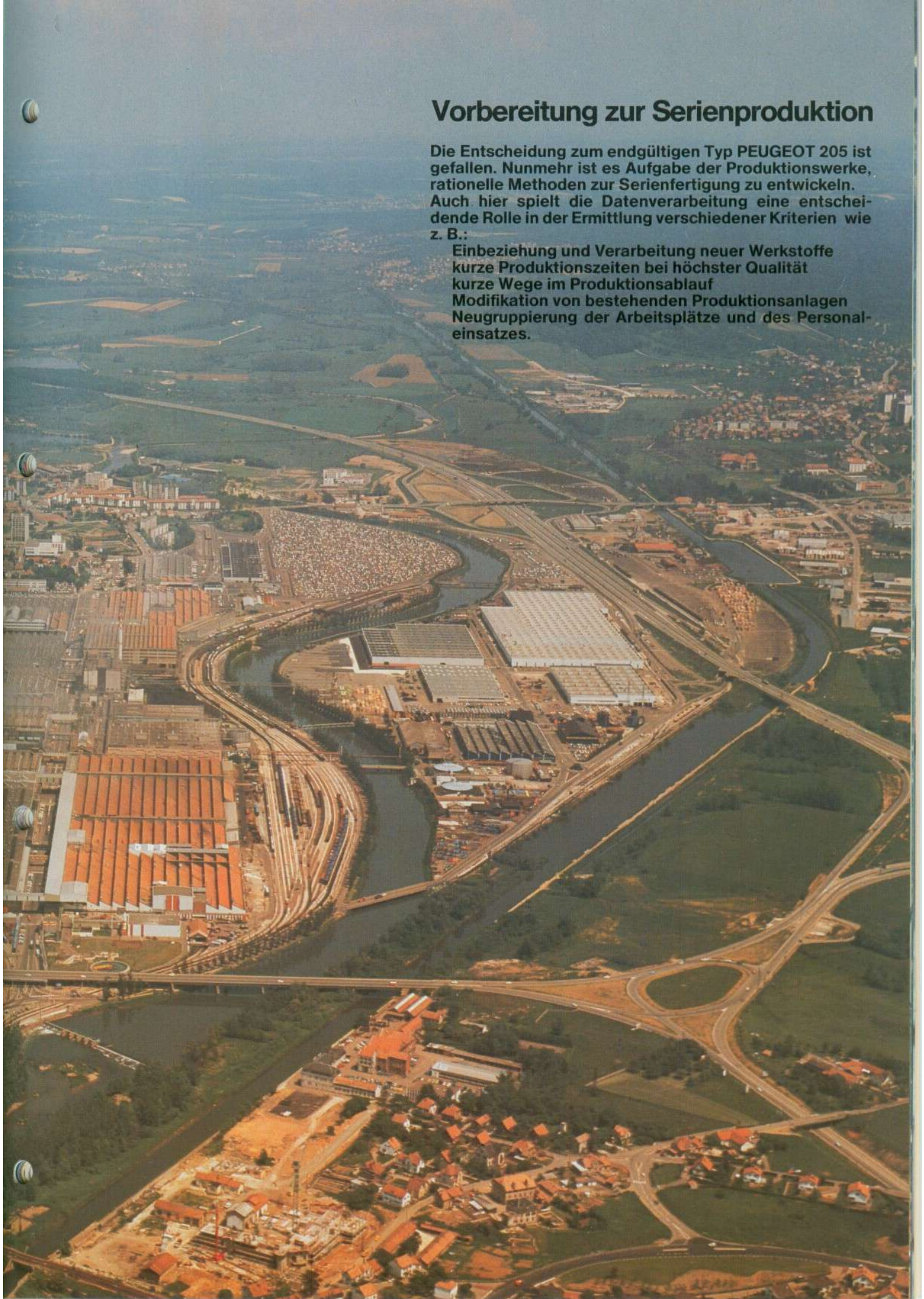
①

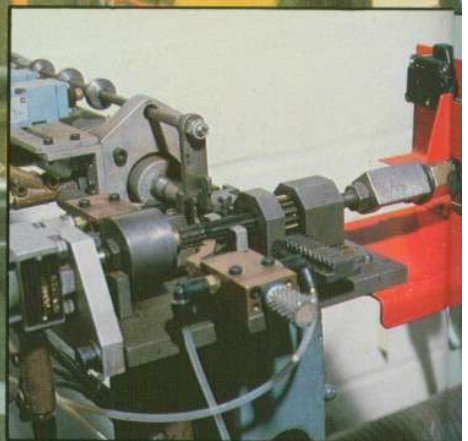
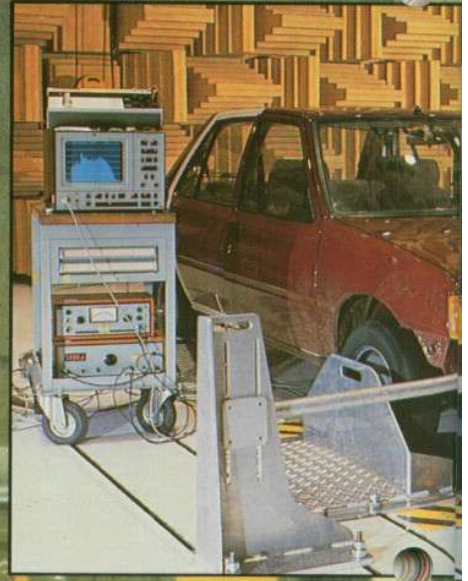


Vorbereitung zur Serienproduktion

Die Entscheidung zum endgültigen Typ PEUGEOT 205 ist gefallen. Nunmehr ist es Aufgabe der Produktionswerke, rationelle Methoden zur Serienfertigung zu entwickeln. Auch hier spielt die Datenverarbeitung eine entscheidende Rolle in der Ermittlung verschiedener Kriterien wie z. B.:

- Einbeziehung und Verarbeitung neuer Werkstoffe
- kurze Produktionszeiten bei höchster Qualität
- kurze Wege im Produktionsablauf
- Modifikation von bestehenden Produktionsanlagen
- Neugruppierung der Arbeitsplätze und des Personaleinsatzes.





Auf der Prüfbank

Bevor der PEUGEOT 205 auf das Fließband gelangte, waren die Prototypen der 0-Serie härtesten Test's ausgesetzt.

Entscheidend in der Beurteilung war das Zusammenwirken aller mechanischen und elektronischen Bauteile auf ihre Alltagstauglichkeit.

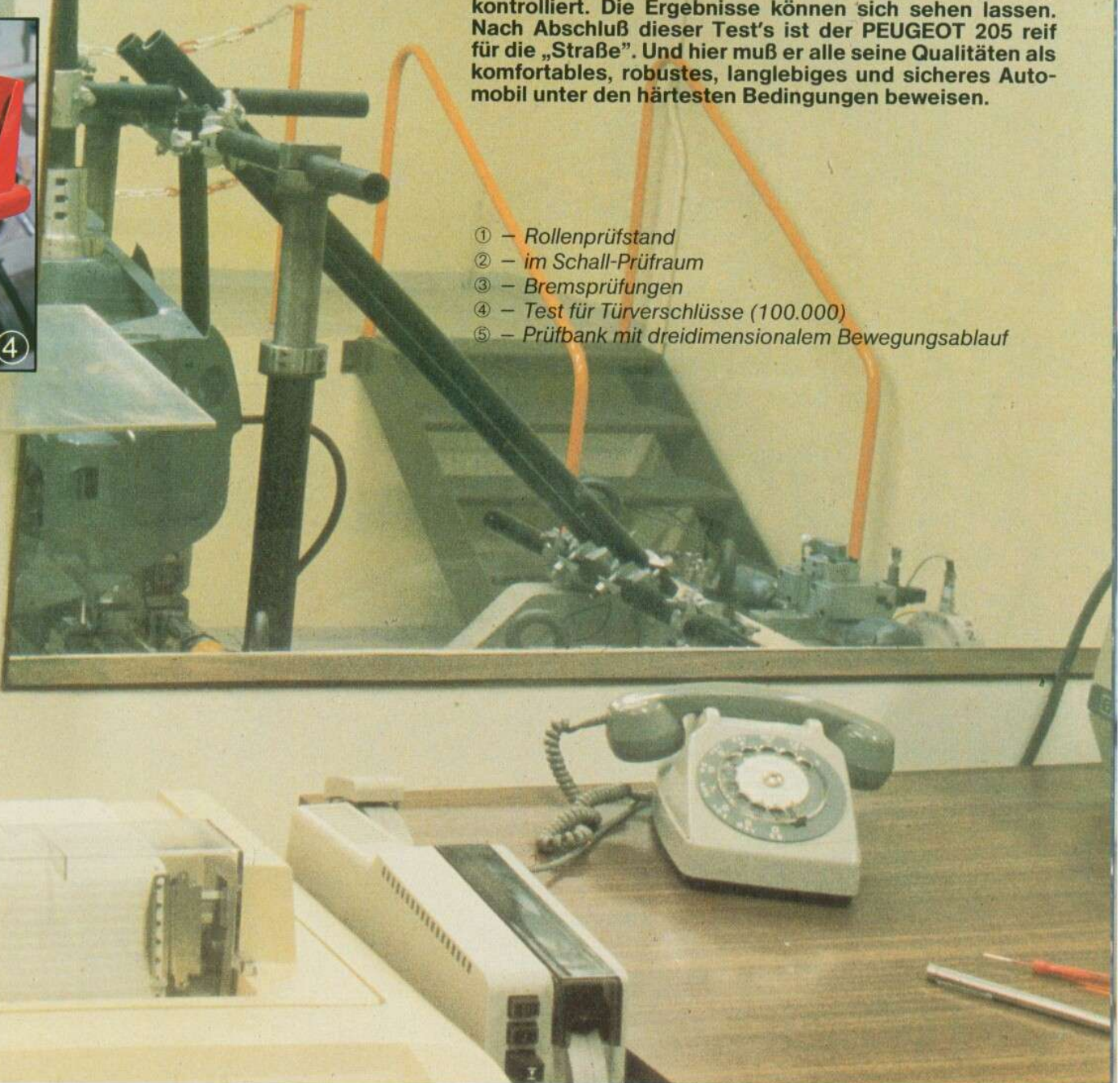
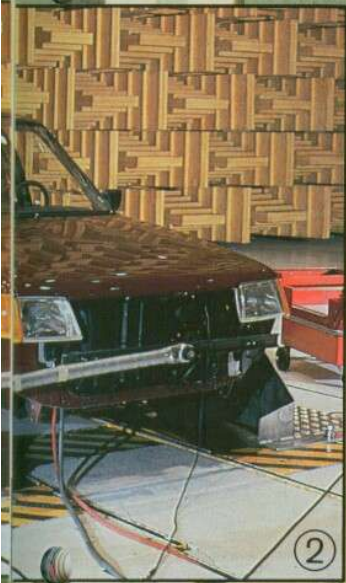
Da wurden zum Beispiel die Türschlösser mehr als 100.000 mal eingerastet – und das unter den verschiedensten äußeren Bedingungen (Wasser, Salzlaugen, Hitze, Kälte). Ähnlich gnadenlosen Strapazen unterlagen Heckklappe, Sitzmechanik, Scheibenwischer – kurz alles, was sich im Auto elektrisch oder mechanisch bewegt.

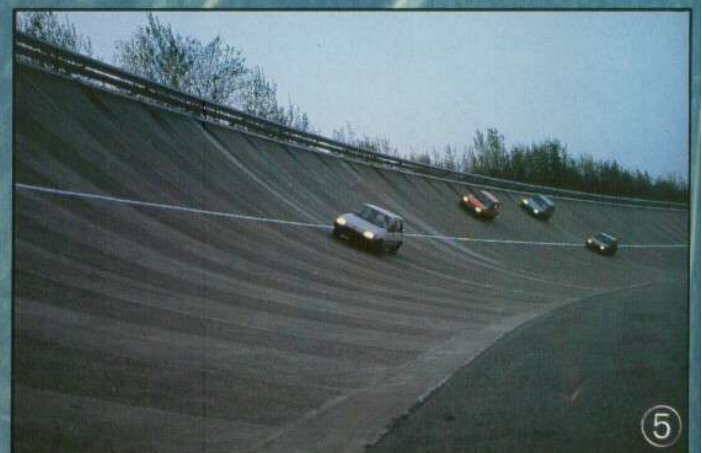
Das Verhalten des Wagens im Fahrbetrieb wurde auf einem in Europa einmaligen Simulator mit dreidimensionalen Bewegungsrhythmen untersucht. 24 Stunden, 7 Tage pro Woche. Ein Spezial-Test simuliert afrikanische Pisten.

Nicht weniger penibel waren die Ermittlungen im Bereich der Geräuschkämpfung.

Das Ganze selbstverständlich vom Computer unerbittlich kontrolliert. Die Ergebnisse können sich sehen lassen. Nach Abschluß dieser Test's ist der PEUGEOT 205 reif für die „Straße“. Und hier muß er alle seine Qualitäten als komfortables, robustes, langlebiges und sicheres Automobil unter den härtesten Bedingungen beweisen.

- ① – Rollenprüfstand
- ② – im Schall-Prüfraum
- ③ – Bremsprüfungen
- ④ – Test für Türverschlüsse (100.000)
- ⑤ – Prüfbank mit dreidimensionalem Bewegungsablauf





Der PEUGEOT 205 auf der Piste

Das PEUGEOT-Testzentrum in BELCHAMP reproduziert auf weitläufigem Gelände und dennoch komprimiert alles an Fahrbahnbelägen, Hindernissen und Eventualitäten im Extrem. Ein Automobil, das die Martern von BELCHAMP überlebt, ist für alle Straßen der Welt gerüstet.

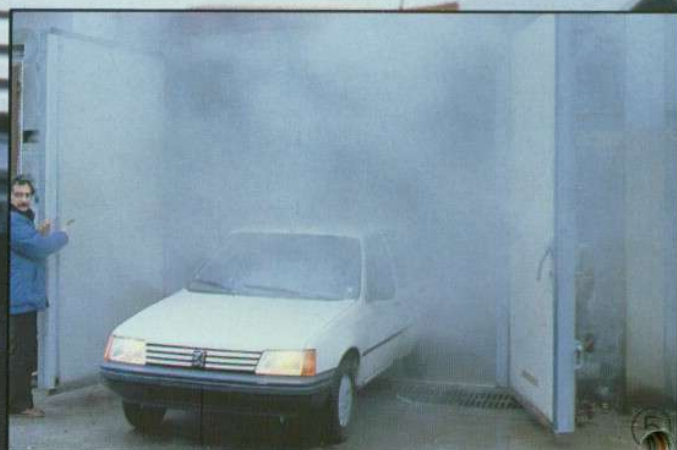
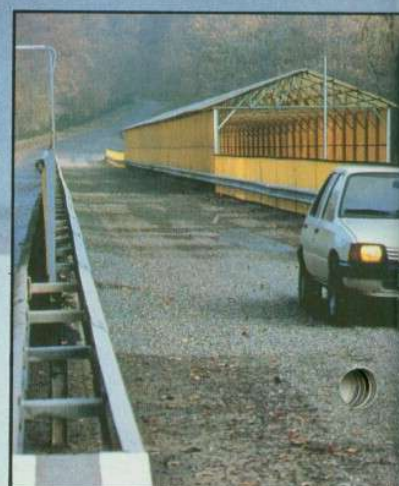
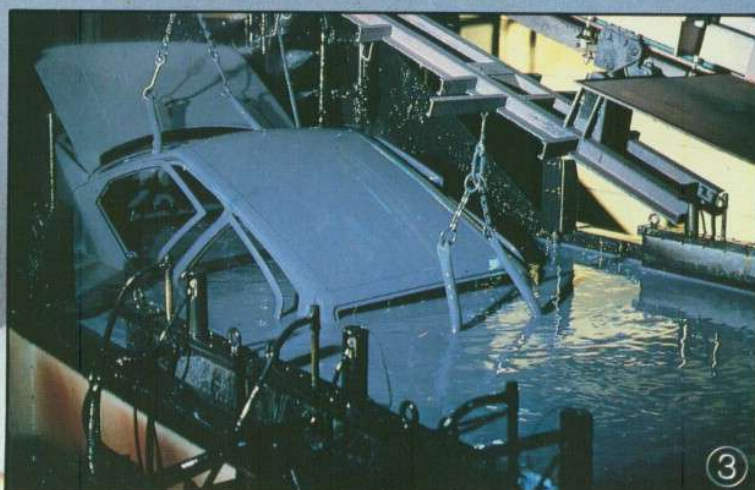
Der PEUGEOT 205 hat diese Prüfungen mit Auszeichnung bestanden:

Hochgeschwindigkeitsstrecke und Wellenpiste, Schlammlöcher, Rollsplit und Staubbüschel.

100.000 Kilometer im Dauertest auf der Rundstrecke (14 Wochen rund um die Uhr), um nur ein Beispiel zu nennen. Ein Mensch hält dieses Programm nicht durch. Der Computer aber steuert gnadenlos und unermüdlich. Der PEUGEOT 205 macht so eine Million Testkilometer.



- ① – funkgesteuerte Piste
- ② – robotergesteuertes Cockpit
- ③ – im Gelände
- ④ – funkgesteuerte Marterstrecke
- ⑤ – Hochgeschwindigkeitskurs:
Millionen-Kilometer-Test's



Anti-Korrosions-Testprogramm

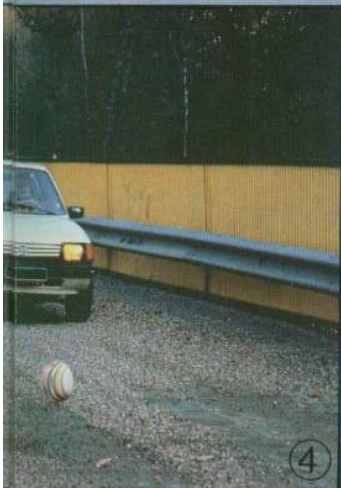
Hier galt es, den PEUGEOT 205 auf seine Tauglichkeit unter den verschiedensten klimatischen Verhältnissen zu untersuchen: Salzwasser, Schnee, Regen, Staub, Frost, Hitze. Ziel war es, angewandte Verfahren zur Antikorrosion noch weiter zu vervollkommen.

So waren die Testmodelle zum Beispiel im 24-Stunden-Rhythmus 50° C+ bzw. einer Luftfeuchtigkeit von 95 % ausgesetzt.

Oder einer Salzlauge-Piste von 76 km — und das über insgesamt 14.000 km. Fast 960 Stunden ohne Unterbrechung. Hinzu kamen Dauertest's im Gelände und auf Straßen mit den unterschiedlichsten Belägen.

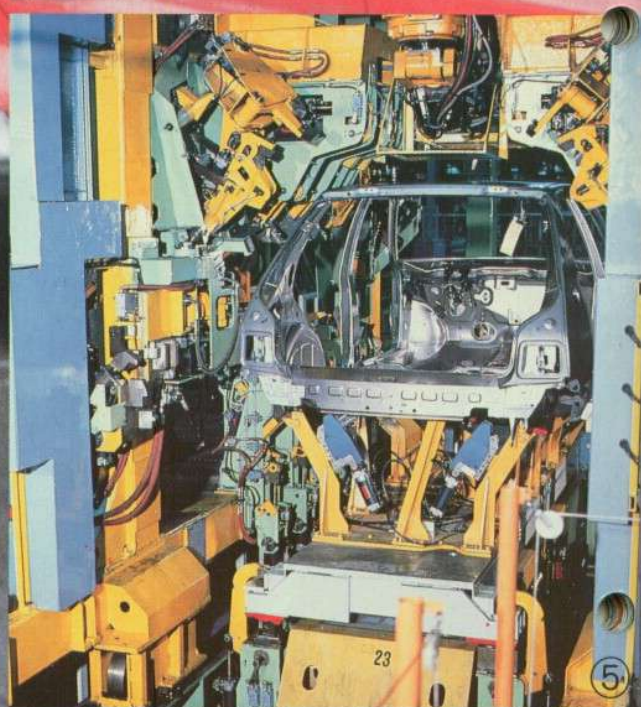
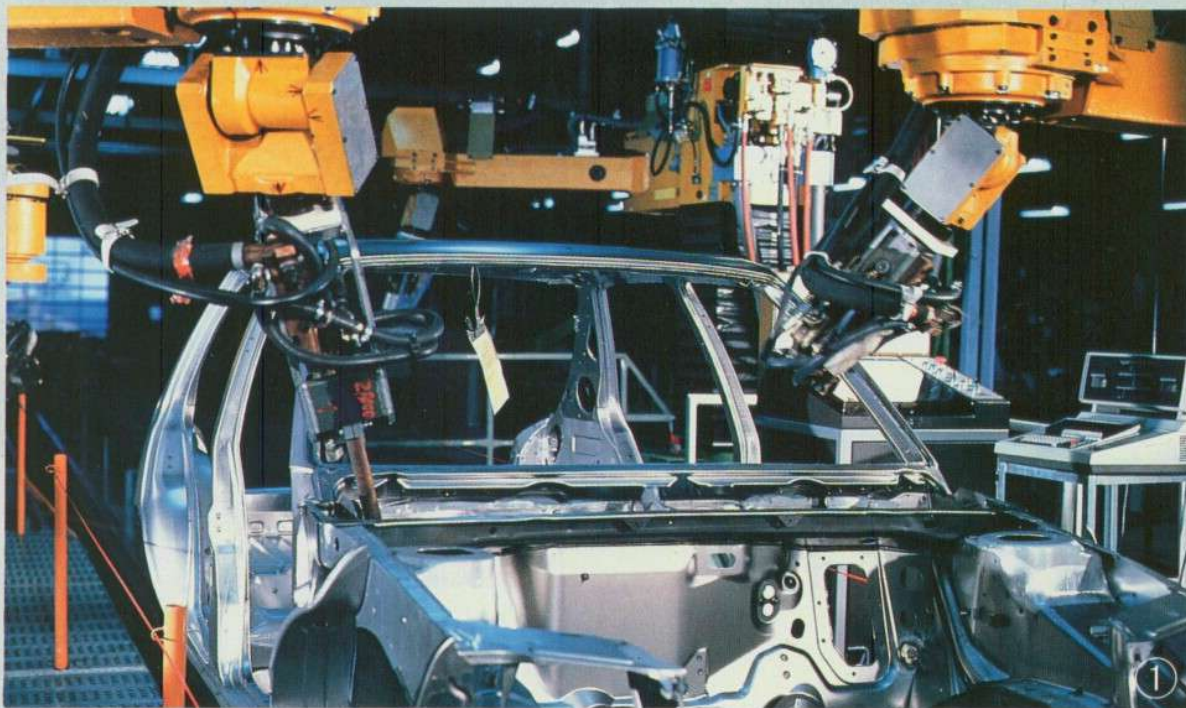
Ergebnis:

Die Verwendung feuerverzinkter Bleche und das Kataphorese-Verfahren, Steinschlag-Schutzbeschichtungen und Teer-Wachsabdichtungen bieten einen absolut sicheren Schutz für die Karosserie des PEUGEOT 205.



- ① — im verdünnten Salzschlamm
- ② — PVC-Beschichtung an der Bodengruppe
- ③ — Kataphorese-Tauchgrundierung
- ④ — Marterpiste
- ⑤ — Kälte-/Tropenkammer





Die Produktion

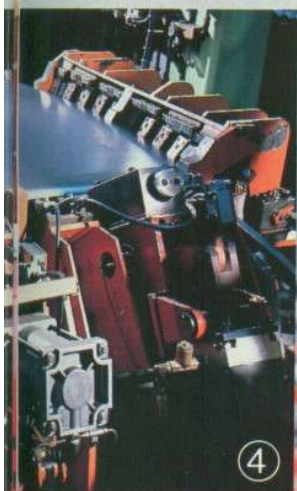
Der PEUGEOT 205 wird im hochmodernen Werk Mülhausen im Elsaß gefertigt.

Bis zur Serienreife hat Automobiles PEUGEOT für den jüngsten Sproß der Familie rund 630 Millionen Francs investiert, darin eingeschlossen die Werkzeuge für Pressen sowie automatische Schweißanlagen und Montagebänder.

70 PEUGEOT 205 pro Stunde sind die durchschnittliche Kapazität. Dabei werden z. B. insgesamt 2.572 Schweißpunkte pro Modell gesetzt und 477 Bauteile für die Rohkarosserie zusammengefügt.

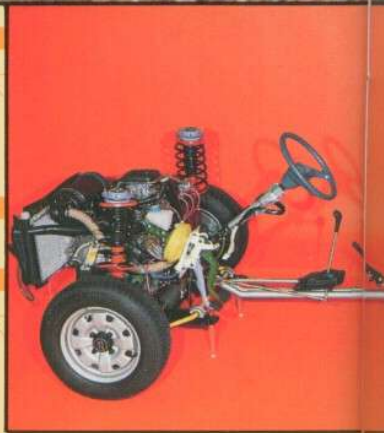
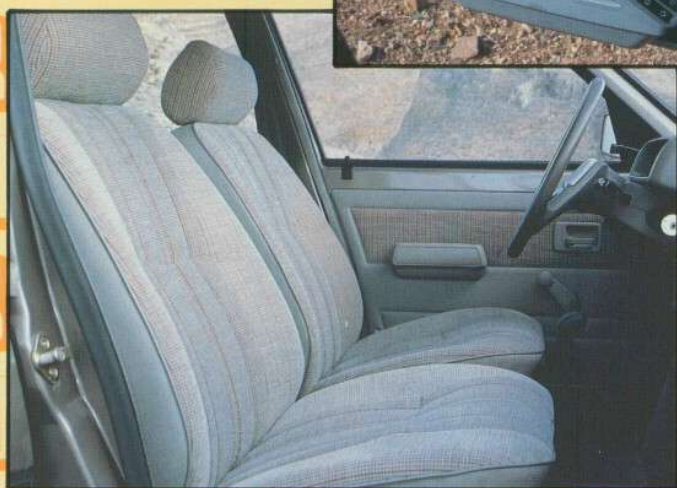
46 Roboter erledigen 91 % der erforderlichen Montageprozesse.

Computergesteuert finden alle Einzelteile ihren endgültigen Platz. Die VERA-Generation wird vom Computer bestimmt.

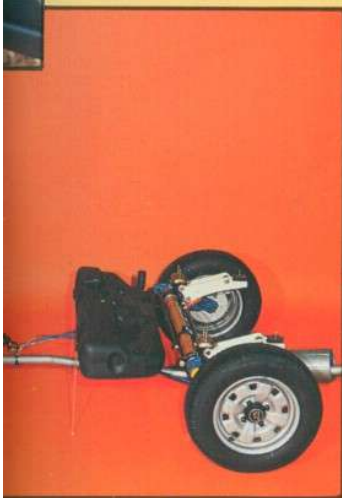
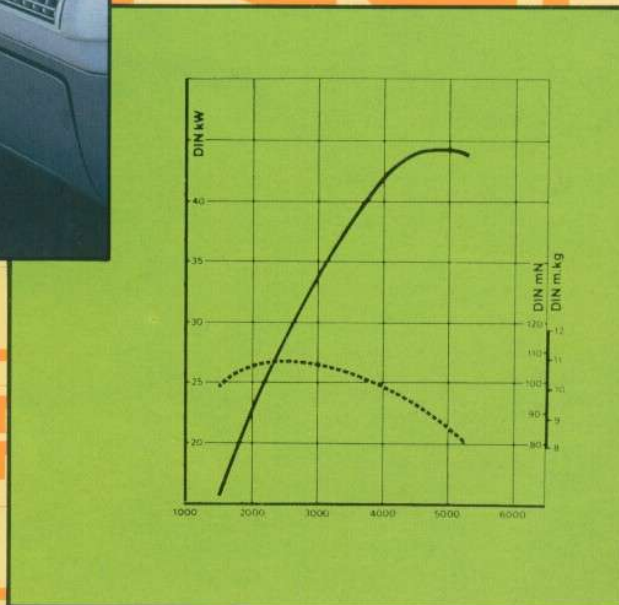


- ① – Sechs-Achsen-Roboter in Aktion
- ② – Endmontage
- ③ – elektrostatische Lackierung – eine makellose Farbschicht
- ④ – automatische Schweißanlage
- ⑤ – Sechs-Achsen-Roboter im Karosseriebau

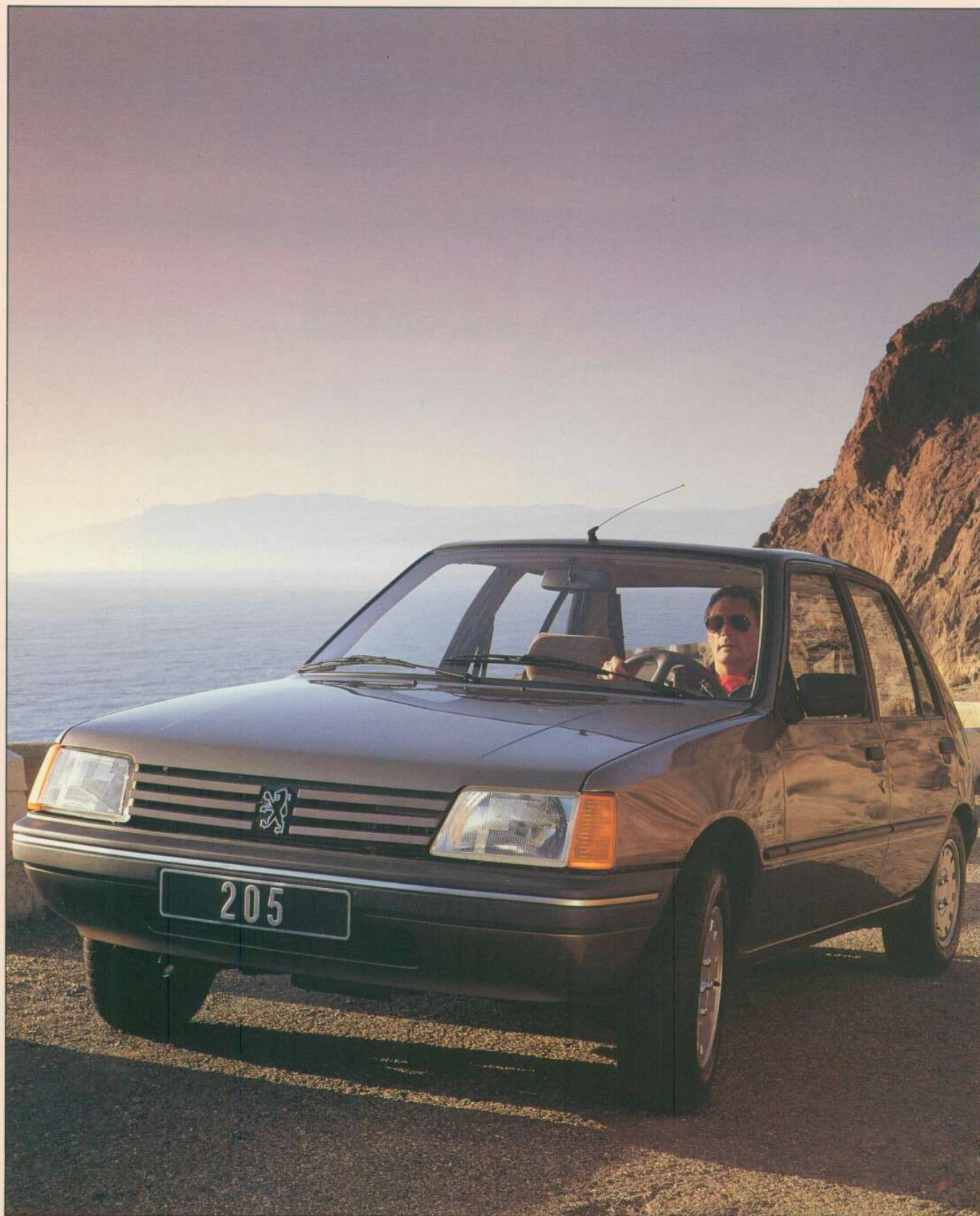




Das Vorbild VERA



Das Endergebnis



TECHNISCHE DATEN 1984	205 GLD	205 GRD	205 GL	205 GL	205 GR	205 GR	205 GT
MOTOR							
(Steuer-Hubraum) cm ³	1757	1757	947	1116	1116	1351	1351
Hubraum (cm ³)	1769	1769	954	1124	1124	1360	1360
Zylinder	4	4	4	4	4	4	4
obenliegende Nockenwelle	●	●	●	●	●	●	●
Bohrung/Hub (mm)	80 x 88	80 x 88	70 x 62	72 x 69	72 x 69	75 x 77	75 x 77
Leistung kW – bei 1/min	44/4600	44/4600	33/6000	37/4800	37/4800	44/5000	59/5800
Leistung PS – bei 1/min	60/4600	60/4600	45/6000	50/4800	50/4800	60/5000	80/5800
Vergaser			Einfach	Einfach	Einfach	Einfach	Doppel
Einspritzpumpe	●	●					
Verdichtung	23,1:1	23,1:1	9,3:1	9,7:1	9,7:1	9,2:1	9,2:1
Choke manuell			●	●	●	●	●
Schnellglühvorrichtung	●	●					
Transistorzündung			●	●	●	●	●
Diagnosestecker	●	●	●	●	●	●	●
GETRIEBE							
Schaltgetriebe 4-Gang	●		●	●			
Schaltgetriebe 5-Gang	X	●			●	●	●
Einscheiben-Trockenkupplung	●	●	●	●	●	●	●
LENKUNG							
Wendekreisradius (m)	5,25	5,25	5,25	5,25	5,25	5,25	5,25
FAHRWERK Einzelradaufhängung, doppelwirkende, hydraulische Teleskopstoßdämpfer vorne und hinten							
Kurvenstabilisator vorn/hinten	●/●	●/●	●/–	●/–	●/–	●/●	●/●
BREMSANLAGE							
Diagonal-Zweikreisystem	●	●	●	●	●	●	●
Scheibenbremsen vorne	●	●	●	●	●	●	●
Trommelbremsen hinten	●	●	●	●	●	●	●
mit Servo-Unterstützung	●	●		●	●	●	●
Bremskraftregler	●	●	●	●	●	●	●
ELEKTRISCHE ANLAGE							
Lichtmaschine: Drehstrom	750 W	750 W	750 W	750 W	750 W	750 W	750 W
Batterie	70 Ah	70 Ah	45 Ah	45 Ah	45 Ah	45 Ah	45 Ah
ABMESSUNGEN (m)							
Länge	3,705	3,705	3,705	3,705	3,705	3,705	3,705
Breite	1,562	1,562	1,562	1,562	1,572	1,572	1,572
Radstand	2,420	2,420	2,420	2,420	2,420	2,420	2,420
Spur vorne	1,350	1,364	1,350	1,350	1,350	1,350	1,364
– hinten	1,300	1,314	1,300	1,300	1,300	1,314	1,314
ANZAHL DER PLÄTZE							
	5	5	5	5	5	5	5
GEWICHTE (kg)							
Leergewicht fahrbereit	870	895	745	780	780	785	810
Höchstzulässiges Gesamtgewicht	1270	1330	1140	1195	1195	1240	1225
Max. Anhängelast, gebremst, kg bei ... % Steigung	800/12*	800/12*	680/8%	800/8%	800/8%	800/10%*	1170/8%
Anhängelast, ungebremst, kg	370	310	400	400	400	400	400
FASSUNGSVERMÖGEN (Liter)							
Kraftstofftank	50	50	50	50	50	50	50
Motoröl	5,5	5,5	4	4	4,5	6	6
Kofferraumvolumen							
– mit Abdeckplatte und Rücksitzen	216	216	216	216	216	216	216
– mit einem umgeklappten Rücksitz		390			390	390	390
– ohne Ablageplatte und mit vorgeklappten Rücksitzen	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200
FAHRLEISTUNGEN							
Luftwiderstandsbeiwert C _w	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	155	155	134	142	142	155 (4. Gang)	170
Beschleunigung in sec – von 0 auf 100 km/h	15,1	15,1	18,8	17,0	17,0	14,8	11,6
BEREIFUNG (Gürtelreifen)							
	145 SR 13	165/70 SR 13	135 SR 13	145 SR 13	145 SR 13	165/70 SR 13	165/70 SR 13
VERBRAUCH (in l/100 km)							
– bei konstant 90 km/h	3,9 D	3,9 D	5,1 S	4,3 S	4,3 S	4,6 S	5,2 S
– bei konstant 120 km/h	5,2 D	5,2 D	7,3 S	5,8 S	5,8 S	6,4 S	7,0 S
– Stadtzyklus	5,4 D	5,4 D	6,8 S	5,8 S	5,8 S	6,9 S	9,2 S

● = Serienausstattung X = gegen Aufpreis

* weitere Erhöhung möglich (Einzelbescheinigung)

AUSSTATTUNG UND EXTRAS 1984	205 GL 1,0 l	205 GL 1,1 l u. GLD	205 GR u. GRD	205 GT 1,4 l
ARMATURENBRETT				
Handbrems-Kontrolleuchte	●	●	●	●
Bremsbelag-Kontrolleuchte	●	●	●	●
Öldruck-Kontrolleuchte	●	●	●	●
Ladekontrolleuchte	●	●	●	●
Choke-Kontrolleuchte (außer Diesel)	●	●	●	●
Warnanzeige bei Wassergehalt im Dieselmotorkraftstoff		●	●	
Wassertemperatur-Kontrolleuchte	●	●	●	●
Kraftstoff-Anzeige	●	●	●	●
Kontrolleuchte für Kraftstoff-Minimalstand	●	●	●	●
Tageskilometerzähler			●	●
elektrische Quarzuhr			●	
elektronische Digitaluhr				●
Drehzahlmesser				●
Helligkeitsregelung der Armaturenbrett-Beleuchtung				●
Ölstandkontrolleuchte (nur Diesel)		●	●	
AUSSTATTUNG FAHR SICHERHEIT				
Verbundglas-Frontscheibe	●	●	●	●
Color-Verglasung				X ¹
Zweistufen-Scheibenwischer mit elektrischer Scheibenwaschanlage	●	●	●	●
mit Intervall			●	●
Höhenverstellung der Scheinwerfer	●	●	●	●
Halogen-Hauptscheinwerfer			●	●
2 Rückfahrscheinwerfer	●	●	●	●
Nebelrückleuchte			●	●
beheizbare Heckscheibe	●	●	●	●
Heckscheibenwischer mit Scheibenwaschanlage	X	●	●	●
seitliche Rammschutzleisten			●	●
seitliche Zierstreifen				●
Heckspoiler				●
von innen verstellbarer Außenspiegel			●	●
abblendbarer Innenspiegel	●	●	●	●
Sicherheitsgurte – Automatik vorn/hinten, 1 statischer Beckengurt			●	●
Sicherheitsgurte – Automatik vorn, Statik hinten	●	●		
Kindersicherung an den hinteren Türen	●	●	●	●
AUSSTATTUNG FAHRKOMFORT				
Sonderlackierung schwarz	X	X	X	X
Metalllackierung	X	X	X	X
4 Leichtmetallfelgen				X ¹
elektrische Türzentralverriegelung				X ²
abschließbarer Tank			●	●
elektrische Fensterheber vorn				X ²
Radio-Einbausatz	●	●	●	●
mit Antenne			●	●
Heizung/Lüftung mit regelbarem Gebläse	●	●	●	●
Einzel-Ruhesitze vorn	●	●	●	●
Kopfstützen vorn	●	●	●	●
Sitzbezüge – Stoff	●	●	●	
– Velours				●
Teppichboden	●	●	●	●
Mittelkonsole mit Radiobox			●	●
Zigaretten-Anzünder vorn	●	●	●	●
Aschenbecher – vorn	●	●	●	●
– hinten			●	●
Armlehnen an den Türen vorn und hinten	●	●	●	●
Haltegriff – vorn rechts			●	●
Haltegriffe – hinten				●
Handschuhfach – abschließbar			●	●
Kleingeldablage auf dem Armaturenbrett	●	●	●	
Ablagefach unter dem Armaturenbrett – links	●	●	●	●
– rechts	●	●		
Ablagefächer in den Vordertüren – links	●	●	●	●
– rechts			●	●
2 Sonnenblenden	●	●	●	●
Make-up-Spiegel auf der rechten Sonnenblende	●	●	●	●
Deckenleuchte	●	●	●	●
Kartenleselampe				●
Gepäckraum-Abdeckplatte	●	●	●	●
Rücksitzbank umklappbar	●	●		
Rücksitze einzeln umklappbar			●	●

● Serienausstattung X gegen Aufpreis X¹ und X² nur als Paket

Die starken Seiten des PEUGEOT 205

AUSSTATTUNG

Optimierung der Funktionen und der Ablagemöglichkeiten
blendfreies Armaturenbrett
Innenverkleidung
große Scheibenflächen
Sitze aus Stoff Typ VERA
Heizungs- und Belüftungsanlage
gewölbter Himmel
4 einzeln aufgehängte Räder
Hinterachse mit großen Längslenkern
Elektr. Zündung feuchtigkeitsunempfindlich
Kapuze auf Zündkerzen gegen Feuchtigkeit

AKUSTIK

Isolierung des Motors mit einer Schürze aus Polyethuran/Kautschuk
Fußbodenbelag mit Dämmplatten unter dem vorgeformten Teppich

INNENRAUM

Ellenbogenfreiheit
vorn 1,31
hinten 1,30
Kofferraumvolumen 216 l
mit 1 umgeklappten hinteren Sitz 390 l
mit 2 vorgeklappten Rücksitzen 1200 l
Torsionsstäbe, hintere Radaufhängung nahezu horizontal

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Cw-Wert 0,35
Reduzierung des Gewichts auf 740/810 kg
akzeptable Motorleistung
Tank 50 l
einfacher Service mit langen Wartungsintervallen
Motorraum gut zugänglich
aufgeräumte Kabel/Rohre
Wechsel der Kupplung ohne Motorausbau
Ausbau der gesamten Vorderachse möglich

AKTIVE SICHERHEIT

4 einzeln aufgehängte Räder
quer eingebauter Motor
Radaufhängung vorn McPherson mit Kurvenstabilisator
hintere Aufhängung Original VERA
Zweikreisbremssystem

PASSIVE SICHERHEIT

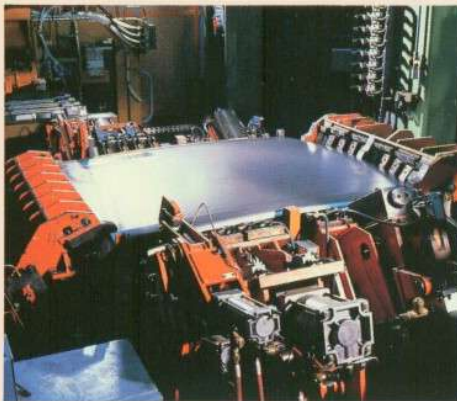
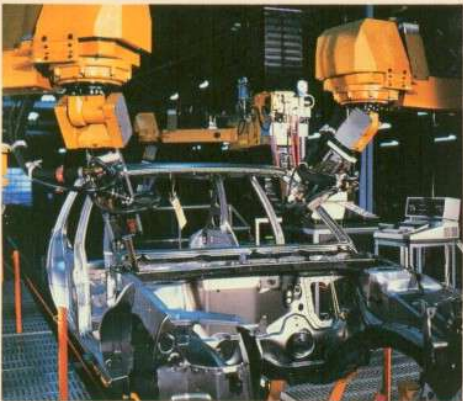
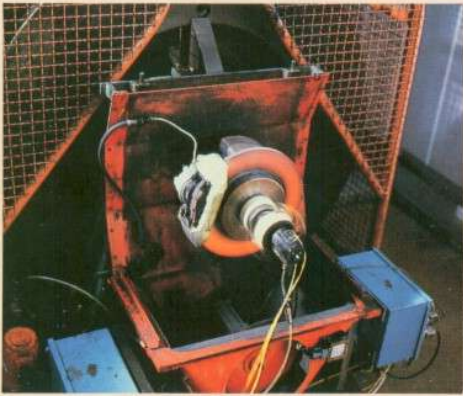
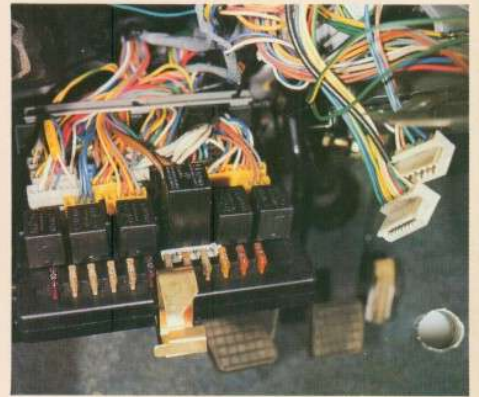
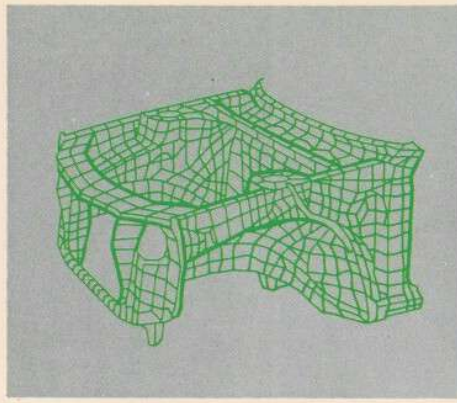
Armaturenbrett ohne scharfe Kanten
vordere Knautschzone
Türen verstärkt
Sicherheitslenkung mit 2 Kardangelenken
Stoßfänger integriert
Plastik-Tank in einer geschützten Zone unter der Rücksitzbank
Befestigung für Sicherheitsgurte direkt am Sitz
Verstärkung des Himmels, verkleidet mit vorgeformtem Plastik
Vordersitze mit Höchstelastizität

KAROSSERIE

Aufhängung vorne und hinten elektroverzinkt und galvanisiert
42 % des Gewichts der Fahrgastzelle besteht aus geschütztem Blech galvanisiert oder elektroverzinkt.

DETAILS

— Batterie leichter (— 2 kg)
— Schlösser mit thermoplastischem Korpus



ÉDITION LA PUBLICITE FRANCAISE P.C. PARIS B 542 054 242 - IMPRIME EN FRANCE -
Conception - Réalisation ALIZES - DCE/DM/F