



Getrennt marschieren

Doppeltest Peugeot 205 GTI gegen VW Golf GTI
Ist der Neuling besser als das Vorbild?

Von Paul Schinshofen

Rund 25 Prozent aller französischen Golf-Käufer entscheiden sich für den GTI. Grund genug für die Peugeot-Manager, bei ihrem neuen Modell 205 eine ähnlich konzipierte Variante auf den Markt zu bringen. Der Name: Peugeot 205 GTI. Das Rezept: 1,6 Liter-Einspritzmotor mit 105 PS (77 kW),

straff abgestimmtes Fahrwerk mit Breitreifen auf Leichtmetallrädern unter einer mit sportlichen Accessoires aufgewerteten Kompakt-Karosserie.

Seit dem 13. April 1984 ist der Peugeot 205 GTI auch in Deutschland auf dem Markt und tritt in der Höhle des Löwen

Foto: J. Schinshofen

Doppeltest Peugeot 205 GTI gegen VW Golf GTI

gegen den bestens etablierten heimischen Bestseller an. Zielgruppe ist auch hier ganz klar die Golf GTI-Klientel, schließlich bietet der adrette Franzose neben einem variablen Innenraum noch Fahrleistungen, wie man sie in der Klasse

für mit 9,6 Sekunden geringfügig mehr Zeit.

Im Straßenverkehr sind diese kleinen Unterschiede indessen nicht so gravierend, daß man mit dem Golf GTI dem Namensvetter aus Sochaux etwa davonfahren könnte. Dafür sorgt schon der äußerst agile Einspritzmotor des 205, der auf sanftes Niedertreten des Gaspedals spontan mit kraftvollem

Vorzüge

Peugeot gegenüber VW

- Kompaktere Karosserie
- Bessere Handlichkeit
- Exaktere Schaltung
- Günstigerer Preis

VW gegenüber Peugeot

- Durchzugskräftigerer Motor
- Besserer Federungskomfort
- Niedrigerer Verbrauch
- Größeres Raumangebot

sch. Zwar macht es im 205 GTI keinerlei Mühe, das vorgegebene Golf-Tempo zu halten, doch ist der Peugeot-Fahrer häufiger gezwungen, mit dem gut platzierten Schalthebel das eng gestufte Fünfgang-Getriebe zu betätigen, was sich im übrigen leicht und exakt bewerkstelligen läßt. Das kann man vom Golf nicht behaupten, dessen Schaltung durch Schwergängigkeit und Unexaktheit mißfällt.



Peugeot: sportliches Interieur, sechs Rundinstrumente...



VW: sachliches Armaturenbrett, klare Instrumente...

der kompakten Sportlimousinen erwartet.

Der nominell stärkere Golf vermag seinen Vorteil von sieben PS – sein 1,8 Liter-Motor mobilisiert 112 PS (82 kW) bei 5500/min – in etwas besseren Beschleunigungszeiten zu manifestieren. Den Sprint von null auf 100 km/h absolviert der Wolfsburger, trotz seines beachtlichen Mehrgewichts von 94 Kilogramm, in 8,9 Sekunden: der Peugeot läßt sich da-

Antritt reagiert und auch in mittleren Drehzahlregionen aufgrund seines günstigen Drehmomentverlaufs mit gutem Durchzugsvermögen aufwartet. Dennoch: Daß der Golf seine Mehrleistung auch aus einem Plus an Hubraum schöpft, läßt sich in keiner Situation verleugnen. Er zieht schon, wenn gewünscht, knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl kräftig durch und ermöglicht deshalb eine ausgeprägt schaltfaule Fahrweise. Andererseits wirkt der



...und gut profilierte Sportsitze



...und sehr gute Sportsitze

leicht langhubig ausgelegte VW-Vierzylinder keineswegs angestrengt, wenn Drehzahlen im Bereich um 6000 Touren von ihm verlangt werden.

Die gemessenen Elastizitätswerte in den beiden obersten Gängen unterstreichen das: Der deutsche GTI ist hier, trotz längerer Gesamtübersetzung, seinem französischen Herausforderer überlegen. Diese Tatsache wird auch im direkten Vergleich auf Landstraßen deut-

Die Frage, welcher nun der Schnellere ist, läßt sich im vorliegenden Fall kurz und knapp beantworten: keiner. Beide GTI-Versionen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h, wobei die Drehzahlmessernadel im Franzosen-GTI bei 6350/min beharrt. Der Golf bescheidet sich bei gleichem Tempo mit 5950 Touren. Schon aus diesem Grund wünscht man sich im Peugeot eine etwas längere Abstimmung der Achsübersetzung, zumal auf leicht-

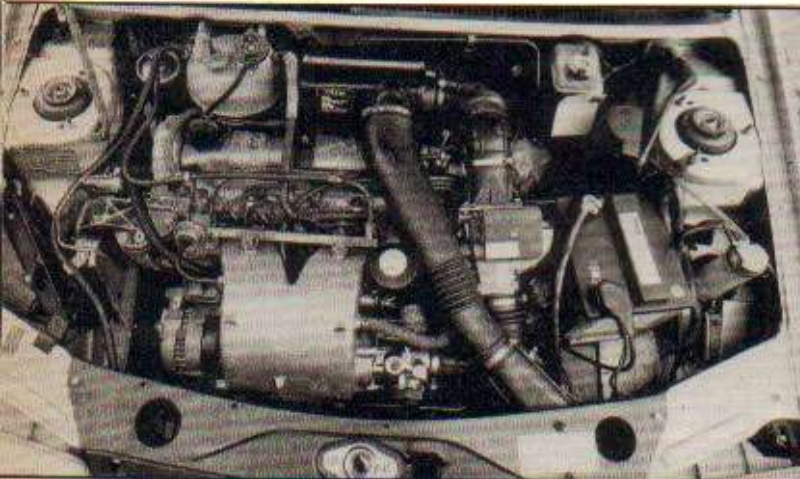
Doppeltest Peugeot 205 GTI gegen VW Golf GTI

ten Gefällstrecken relativ oft der bei 6500/min einsetzende Drehzahlbegrenzer dem Vorwärtsschub ein Ende setzt.

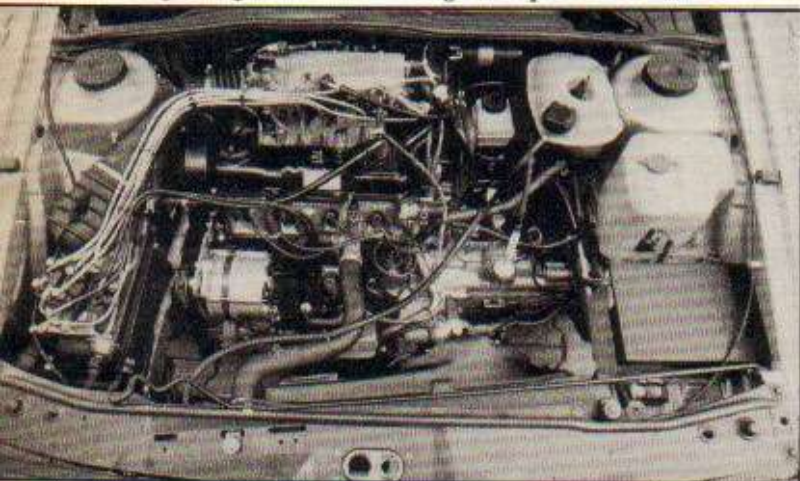
Die bekannte Tatsache, daß hohe Drehzahlen den Kraftstoffkonsum ebenfalls ansteigen las-

de der Golf GTI auch weiterhin zu den wenigen Automobilen, die sich sehr schnell und dennoch sparsam fahren lassen.

Was den Federungskomfort angeht, verlangt der Franzose von seinen Insassen eine sehr tolerante Einstellung – nicht nur auf schlechten Straßen. Kleine Querfugen absorbieren die betont straff abgestimmten Federn (vorne Schraubenfedern,



Peugeot: agiles und drehfreudiges Einspritz-Triebwerk



VW: sparsamer und durchzugskräftiger Vierzylinder

sen, unterstreicht der Einspritz-205 recht nachdrücklich. Ein Testverbrauch von 10,4 Liter pro 100 km ist selbst in Anbetracht der sehr guten Fahrleistungen nicht gerade niedrig. Obwohl deutlich größer und schwerer, gibt sich auch die Neuauflage des Wolfsburger Sportlers genugsam wie eh und je. Die mechanische Benzineinspritzung (Bosch K-Jetronic) förderte im Durchschnitt lediglich 9,6 L/100 km in die vier Brennräume. Damit zählt gera-

hinten Torsionsstäbe) noch halbwegs erträglich. Kleine Wellen hingegen, vornehmlich auf Autobahnen, verursachen trockene, katapultartige Vertikalbewegungen der unangenehmsten Sorte. Gerade deshalb geraten längere Etappen selbst auf guten Autobahnabschnitten zur Schütteltour.

Kein Zweifel, der Golf ist in diesem Kriterium mehr als nur eine Klasse besser, denn hier haben die VW-Fahrwerkstechniker ei-

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Peugeot 205 GTI	VW Golf GTI
Motorbauart/Zylinderzahl	R4 ¹	R4
Hubraum	cm ³	1781
Bohrung × Hub	mm	83,8 × 73,9
Leistung kW (PS) bei 1/min	77 (105) bei 6250	82 (112) bei 5500
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	134 bei 4000	155 bei 3100
Verdichtungsverhältnis	19,2 : 1	10,0 : 1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²	ohc
Gemischaubereitung	elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,31	3,45
II. Gang	1,88	2,12
III. Gang	1,36	1,44
IV. Gang	1,07	1,13
V. Gang	0,86	0,89
Rückwärtsgang	3,33	3,17
Achsantrieb	4,06	3,67
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung, Dreiecks-Querlenker, Federbeine, Stabilisator	Einzelradaufhängung, Dreiecks-Querlenker, Federbeine, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung, Längslenker, Federstäbe, Stoßdämpfer, Stabilisator	Verbundlenkerachse, Feder-Dämpfereinheiten, Stabilisator
Bremsen vorn	Scheiben bel.	Scheiben bel.
Bremsen hinten	Trommel	Scheiben
Felgenreiße	5 1/2 J × 14	5 1/2 J × 13
Reifenweite	185/60 R 14 H	175/70 R 13 H
Leergewicht	kg	866
Zul. Gesamtgewicht	kg	1275
Radstand	mm	2420
Länge × Breite × Höhe	mm	3705 × 1572 × 1355
Beschleunigung in s		
0–60 km/h	4,2	4,1
0–80 km/h	6,4	6,1
0–100 km/h	9,6	8,9
0–120 km/h	13,6	12,7
0–140 km/h	19,8	17,7
0–160 km/h	31,6	25,9
1 km mit stehendem Start	31,3	30,5
Elastizität in s		
40–100 km/h (IV. Gang)	13,3	12,2
60–120 km/h (V. Gang)	18,9	17,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	(V. Gang) 193	(V. Gang) 193
Normverbrauch nach DIN 70030 L/100 km	Super	Super
Bei 90 km/h (V. Gang) Ø	5,6	5,7
Bei 120 km/h (V. Gang) Ø	7,3	7,5
Stadtverkehr	8,7	10,9
Testverbrauch L/100 km	10,4	9,6
Innengeräusch in dB(A)		
Bei 50 km/h	63	67
Bei 100 km/h	71	71
Bei 140 km/h	77	78
Bei 180 km/h	81	81
Preis DM	18 950,-	21 525,-

¹ R = Reihomotor, ² overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle

nen überzeugenden Kompromiß zwischen sportlicher Härte und akzeptablem Komfort gefunden. Insgesamt rollt die Wolfsburger Limousine über lange Bodenwellen souverän hinweg, lediglich auf kurzen Unebenheiten teilt die Hinterachse bisweilen kräftige Stöße aus.

Diese im Vergleich zum Peugeot deutlich komfortablere Federung wirkt sich auf die Fahreigenschaften keineswegs negativ aus. Kurven geht der GTI normalerweise neutral bis leicht untersteuernd an; Lastwechselreaktionen sind nur noch in sehr milder Form spürbar. Erleichtert wird zügiges

ausschwenkenden Heckpartie. Bleibt der rechte Fuß auf dem Fahrpedal, folgt der 205 mit geringer Seitenneigung dem eingeschlagenen Kurs und kennt auch in engen Kehren kaum Traktionsprobleme. Zweifellos vermittelt der 205 in diesen Situationen deutlich mehr Fahrspaß als der insgesamt träger reagierende Golf.

Dafür freilich ist der Golf überlegen, wenn auch im Fond ein üppiges Platzangebot erwartet wird – Eigenschaften allerdings, die im Anforderungskatalog einer sportlichen Kompakt-Limousine ziemlich weit hinten rangieren. Auf den vorderen Sitzen ist man hingegen in beiden GTI's gut untergebracht. Die serienmäßigen Sportsitze stützen alle wichtigen Körperpartien wirkungsvoll ab und sind so bequem, daß man auch längere Strecken entspannt zurücklegen kann. Genau im Blickfeld liegen überdies die Rundinstrumente, die sich freilich im Golf besser ablesen lassen.

Dafür wirkt der Herausforderer aufgrund seiner adretten Karosserie wesentlich sympathischer als der Golf GTI, der es, im Gegensatz zum Vorgänger, an deutlichen Unterscheidungsmerkmalen zur Basis fehlen läßt. Und ein Discount-Angebot ist der Golf GTI ebenfalls nicht, schließlich müssen 21 525 Mark die Bankkonten wechseln, beim 205 GTI sind es 18 950 Mark. Wenn Peugeot dem 205 wenigstens einen Rest von Federungskomfort gelassen hätte, wäre er womöglich auch der bessere GTI. So aber läßt ihm der Golf GTI vor allem wegen seines ausgewogenen Fahrwerks bei rein sachlicher Betrachtung wenig Chancen – aber GTI's werden meist mit dem Herzen gekauft.



Der Golf bleibt erste Wahl

Fahren auf kurvenreichen Strecken noch durch die sehr präzise arbeitende Lenkung, die jedoch energisches Zupacken erfordert.

Auf winkligen Landstraßen fühlt sich auch der kleine Peugeot in seinem Element, der sich aufgrund seiner kompakten Abmessungen und der direkt arbeitenden Lenkung scheinbar mühelos bewegen läßt. Biegungen sämtlicher Räder umrundet man im 205 GTI wie auf Schienen und kann dabei ein hohes Tempo vorlegen. Wichtig ist nur, den Fuß nicht vom Gaspedal zu nehmen, denn Lastwechsel quittiert der neutral ausgelegte Fronttriebler mit einer kräftig

Die Exklusiven kommen sportlich.



Für den exklusiven Kreis der Mercedes-Sportpiloten gibt's bei D&W erstklassige Ausstattungsprogramme. Postkarte oder Anruf genügt, und der 38-seitige Farbkatalog (Stichwort Mercedes) kommt **kostenlos**.

D&W Auto, Sport + Zubehör.
4630 Bochum 6, direkt an
der B 1. Tel. 0 23 27 / 39 43.

Oder fragen Sie Ihren

Mercedes-Händler.



Deutschlands Nr. 1 für sportliches Auto-Zubehör.

