

# KÜRZE MAL BREITE

Der Peugeot 205 war so vernünftig und nett, dass man ihm die Wildsau-Version kaum zutraute. Sie kam aber, und zwar mehrfach.

Von Martin Strubreiter

**D**er 205 beendete die allzu eckige Zeit bei Peugeot, und nebenbei auch gleich die Durststrecke: Die Sensation, als die der Peugeot 205 vorfuhr, wird erst dann deutlich, wenn man ihn ins damalige Modellprogramm stellt. Der 104 war eher belanglos, an 305 und 505 können sich heute nur mehr die echten Fans erinnern (und jene, die einst einen hatten), der 604 parkt als kuriose, grandiose Erinnerung am Horizont der verblichenen Oberklasselimosinen. Der 204 als numerischer Vorgänger war zwar technisch revolutionär (Alu-Quermotor, erster Peugeot mit Frontantrieb), aber beim Erscheinen des 205 auch schon sieben Jahre lang tot. Wer heute an alte Peugeots denkt, landet bei 404 und 504 oder überhaupt

davor, da war Peugeot in seiner noblen Würde beinahe unantastbar.

Dann kam die Durststrecke, siehe oben, und das nächste Auto musste Peugeot retten, sonst wäre ganz viel den Bach runtergegangen.

Am Beginn seiner Entwicklung, im Jahr 1978, trug der 205 noch den Projektnamen M24, und damit die technische Reifung kostengünstig gelang, bediente er sich in seinen technischen Grundzügen beim Peugeot 104. Das Design wird oft Pininfarina zugeschrieben, aber dort entstand lediglich das Cabrio – der geschlossene 205 reifte unter Peugeots Chefdesigner Gérard Welter, und er war ein stilistischer Volltreffer: Mit 3,70 Metern Länge einen Hauch kompakter als der erste VW Golf, genau im richtigen Maß gerundet, um glaubhaft von der Überwindung der kantigen Zei-



Das GTI-Armaturenbrett unterschied sich von jenem schwächerer 205 hauptsächlich durch das Lenkrad. Viele wurden dennoch gegen belderte Sportversionen getauscht.

ten zu künden, unverkrampft, fröhlich, dabei aber ernsthaft in seinen Ambitionen. Der 205 inthronisierte Peugeots neues Markengesicht, und entgegen einer alten Firmentradition wurde der 104, den er ablöste, nur wenige Monate parallel produziert und eine halbe Ewigkeit lang.

Der fünftürige 205 wurde am 24. Februar 1983 präsentiert, das Motorenangebot zeugte vorerst fast durchgängig von reiner Vernunft: Vierzylinder von 954 bis 1380 ccm, von 45 bis 80 PS. Der etwas schwächliche Einliter kam gar nicht bis Österreich, der GT aber ließ schon Anflüge von fröhlichem Leichtsinn erkennen. Immerhin wollten hier nur 810 kg Auto durch die Welt gewuchert werden, sie waren in 11,6 Sekunden auf 100 km/h und 170 km/h schnell.



DER 205 wurde ein gutes Jahr später ins Modellprogramm gerollt, damit war auch der Dreitürer auf der Welt: Als GTI mit 105 PS aus seinem 1,6-l-Einspritzmotor kam der 205 zum bestmöglichen Zeitpunkt, denn der VW Golf GTI hatte gerade eine Lücke gelassen, die vom Golf II nicht gefüllt, sondern verstopft worden wäre. Also flutschte der 205 in die Rolle des leichten, feinen, jugendlichen Spaßmachers mit dem Lächeln in allen Gesichtern, denen drin und dem draußen. Wäre er ein Haustier gewesen, dann ein sehr zutrauliches. Er konnte allerdings beißen, aber nur die anderen. Der erste 205 GTI kam mit 105 PS aus 1,6l, er war die Maturareise, während der Golf GTI mit der zweiten Generation ein Betriebsausflug mit Heurigenabend war – eh auch nett, aber mit ein bissl Völlegefühl danach.

Die Mode ließ den Peugeot 205 deutlich milder altern als manch Kleidungs- und Frisurenstil, wie man sieht. Zuerst präsentierte Peugeot den Fünftürer, die dreitürige Version kam mit dem GTI, und sie lieferte auch die Basis für das Cabrio. Im Rallyesport trug der 205 dicke Backen mit einem Motor dazwischen, und die Kombiversion erreichte nie die Serienreife. Es gab allerdings einen Lieferwagen, dessen Kunststoff-Hochdach der Spitzengeschwindigkeit zehn Stundenkilometer wegzwickte.



Sieht aus wie ein Peugeot 205, hat mit dem aber nicht viel mehr als die Hülle gemein. Der 205 Turbo 16 mischte in der Gruppe B ordentlich mit und griff zu diesem Behufe auf Mittelmotor und permanenten Allradantrieb zurück, das mittlere Differenzial blieb im Sporteinsatz gesperrt. Verspannungen im Antriebsstrang durch Einparken waren in der Gruppe B eher nicht zu befürchten.

In der Autorevue wurde dem 205 GTI damals der schönste Hintern seiner Klasse attestiert - wir wollen dieses Lob nicht geringerschätzen, aber doch anmerken, dass er auch ordentlich ging und dabei ziemlich hervorragend seine Spur hielt. Immerhin stand der GTI 12 mm tiefer auf seinen breiteren Achsen, es war wegen des satten Auftritts. Und auch seine Karosserie unterschied sich von jener der anderen Dreitürer, denn die Radausschnitte waren ausreichend groß, um Radlaufblenden und trittfesteres Schuhwerk aufzunehmen. Freilich war der GTI auch innen anders, wie schon seine Sitze per Seitenhalt zeigten oder die bunten Teppiche, deren Buntsein aber ganz angenehm passte, weil es stets farblich mit dem Rest des Autos abgestimmt war. Auch farblicher Kontrast durfte als Abstimmung durchgehen.

Zu alldem stand in der Autorevue: „Der Peugeot GTI ist ein Auto für ideale Leute: Jung, aber vermögend, unbekümmert, aber beherrscht. Die 105 PS sind so angelegt, dass man mit ihnen eine Menge Freude haben kann, sofern man nicht eine fünfköpfige Familie ist.“

Für fünfköpfige Familien waren eher

die Dieselfersionen gedacht, die ebenfalls 1984 debutierten, und als Werbeträger zur gesamten Modellreihe beschleunigte der 205 Turbo 16 mit über 400 PS-Mittelmotor in die Gruppe B. Es war die Zeit des Wahnsinns, und am Ende holten Timo Salinen (1985) und Juha Kankkunen (1986) dem Weltmeistertitel auf Peugeot. Die Homologationsautos begnügten sich mit rund 200 PS, da wollte auch der GTI etwas aufholen. Er kam 1987 per überarbeitetem Zylinderkopf auf 117 PS, 1986 reichte Peugeot einen 1,9-l-Motor mit 128 PS nach, der 1,6-l-GTI durfte dennoch im Programm bleiben.

Die Stimmigkeit des 205 zeigte sich auf beruhigende Weise in den folgenden Jahren – er musste außen praktisch nie geliftet werden, ein neues Armaturenbrett kam mit dem Modelljahr 1988, die neuen TU- und XU-Motoren flossen kontinuierlich in die Produktion ein, der Diesel bekam einen Turbo, dann waren auch die fünfköpfigen Familien flink.

Bei Produktionsende 1998 war der 205 der erfolgreichste Peugeot, dessen 5.278.050 Exemplare erst vom 206 (5,35 Millionen) überflügelt wurden. <



1 Glasdach



2 Heckklappe



3 GTI-Felgen

## Im Detail

Die Mechanik ist simpel, und der Rost war fast bezwungen. Fallen gibt's dennoch, besonders beim 205 GTI.

Die meisten Tipps hier gelten für alle 205, allerdings will der GTI als begehrtestes Modell besonders hervorgehoben werden. Auch das Cabrio pflegt eigene Schwachstellen, wobei der extra-Check auf Verdeck, die Kunststoff-Heckscheibe und den Verdeckmechanismus fokussiert.

Vorerst aber zu einem Vorurteil, das französischen Autos besonders hartnäckig anhaftet, hier aber nicht so einfach gilt: Mit dem 205 kam nicht nur Peugeot, sondern auch die Korrosionsvorsorge in der Neuzeit an, rund 40 Prozent der Karosserie sind verzinkt, die ganz großen Rostkatastrophen blieben also aus. Da aber alle 205 mittlerweile mindestens fast 20 Jahre alt sind, ist dennoch Vorsicht geboten. Richard Wilfing, Peugeot-Werkstattbetreiber aus Sinabelkirchen und 205-GTI-Experte: „Mehrere Blicke unters Auto sollten also selbstverständlich sein, gerne rostet der 205 auch unter dem



7 Karosseriesicke



6 Sitze



4 elektrische Fensterheber



5 Motor

Tank, in der Mulde unter der hinteren Sitzfläche, an den Einstiegen, an den Unterkanten der Türen, in den Karosseriecken vorne und im Kofferraum, wenn Wasser bei den Rücklichtern eintritt.“ Die Karosserie leidet beim GTI aber auch durch die gesteigerte Unfallgefahr, der ein (ehemals) günstiges, kleines Auto ausgesetzt war. Richard Wilfling: „Unsachgemäße Reparaturen fallen besonders an den Trägern in den vorderen Radhäusern, am Kofferraumboden und im Bereich unter den Scheinwerfern auf - damit letztere einsehbar sind, müssen aber die Leuchten demontiert werden.“

Viele Baugruppen sind wie bei einem Gebrauchten zu inspizieren: Radlager, Fahrwerksbuchsen und -gelenke, Bremskomponenten (auch die Bremsleitungen und das Handbremsseil auf Korrosion untersuchen!), die Nadellager der Achsschwingen, das Lenkgetriebe, die Achsmanschetten gelten als

Schwachstellen – die Teile sind zwar günstig, aber der Zeitaufwand zum Tauschen ist bisweilen beträchtlich. Auch die Elektrik wird manchmal zickig, besonders betroffen sind Lichtmaschine, Starter und die Einspritzung. Bei den Motoren will auf die Zahnriemen-Wechselintervalle geachtet werden, die Riemen altern nämlich nicht nur durch Benützung, sondern auch beim Stehen.

Teuer und sehr schwer aufzutreiben sind mittlerweile aber die GTI-spezifischen Ausstattungsdetails, sie sollten also lückenlos vorhanden sein. Richard Wilfling: „Die roten Leisten, Nebelscheinwerfer, Radlaufblenden, GTI-Blenden an den C-Säulen sollten nicht fehlen, auch das GTI-spezifische Interieur ist wichtig.“

Wichtig ist natürlich auch die Karosserie, denn sie weist GTI-spezifische Radausschnitte auf, und auch die Spurweite war beim GTI größer.

## Hauptsache vollständig

GTI-spezifische Teile sind schwer zu bekommen, und der Rest des Autos will auch gesund sein.

### 1 GLASDACH

Die umlaufende Dichtung bläst sich auf, so wird das Dach regendicht. Bleibt sie lasch, dann wartet Arbeit.

### 2 HECKKLAPPE

Die Heckklappe zählt zu den rostgefährdeten Karosserieteilen, Unterkante und Fensterrahmen wollen geprüft sein.

### 3 GTI-FELGEN

Originale Felgen im guten Zustand, so soll es sein. Zubehörfelgen sind eindeutig wertmindernd.

### 4 ELEKTRISCHE FENSTERHEBER

Alle Komfortfeatures sollten auf Funktion geprüft werden. Alternde Fensterheber sind störanfälliger als Kurbelfenster.

### 5 MOTOR

Alle Triebwerke sind generell robust, allerdings sind die Zylinderkopfdichtungen (und alle anderen Dichtungen auch!) mittlerweile alt und oft defekt.

### 6 SITZE

Besonders die Bezüge und Schaumstoffwülste der Seitenwangen leiden.

### 7 KAROSSERIESICKE

Das härtere GTI-Fahrwerk lässt die Fuge über dem hinteren Seitenfenster reißen, besonders bei Exemplaren mit getuntem Fahrwerk.