

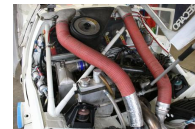
Testberichte

◀ vorheriger Test

nächster Test ▶▶

Faszination: Peugeot 205 Turbo 16 - Damals bei Monte...

<PRESSINFORM>



Im März feierte der **Peugeot** 205 sein 25jähriges Jubiläum. 5,3 Millionen Fahrzeuge sind eine stolze Zahl. Doch keine Version des französischen Bestsellers war schärfer als der 205 Turbo 16 - eine Motorsportlegende.

Es gibt Firmen, die in ihrer Geschichte mehr Wert auf den Motorsport gelegt haben als Peugeot. Die Franzosen wollten, taten, dann einmal wieder nicht und dann wieder doch. Eines der sportlichen Highlights ist der Peugeot 205 Turbo 16, der unter dem damaligen Motorsportchef Jean Todt Anfang der 80er Jahre seine Premiere feierte. Der 350 PS starken Allradler brauchte sich auch aus heutiger Sicht gegenüber Rallyelegenden wie **Lancia** Stratos, **Audi Quattro** oder **Lancia Delta** nicht zu verstecken - im Gegenteil. Davon profitierten auch ein paar Endkunden. Weil man im Rallyesport in den 80er Jahren nur etwas werden konnte, wenn mindestens 200 Serienfahrzeuge produziert und verkauft wurden, wagte Peugeot im Jahre 1983 den Spagat aus Straßen- und Rallyeversion. Aus dem internen Motorsportprojekt "M24 Rallye" wurde Anfang 1983 offiziell der Peugeot 205 Turbo 16.

Gefährlich sieht der Peugeot 205 Turbo 16 schon auf den ersten Blick aus. Scheinwerfer, Proportionen und Fensterflächen machen ihn klar erkennbar. Doch wo sonst Metallflächen die Karosseriestruktur bildeten, da gibt es bei der Rallyeversion nur einen steifen Stahlrahmen und Glasfaserteile. Das komplette Heck lässt sich nach oben klappen, damit man am Motor arbeiten kann. Mit wenigen Schrauben öffnen sich Seitenteile und

Schürzen. Im Nu steht der Franzose nahezu nackt da. Unter der gewöhnlichen Motorhaube gibt es zwei Tankstutzen und das Reserverad. Dazu einen Stecker für eine Schalterbatterie, die in der "Nacht der langen Messer" den Weg durch die Dunkelheit weist.

Der Peugeot 205 Turbo 16 war ein Kleinwagen, der zumindest technisch nur wenig mit dem ebenfalls im Frühjahr 1983 vorgestellten Serienfahrzeug gemein hatte. Optisch lagen die zahme, aber immens erfolgreiche Serienversion und der Renner eng beieinander. Aber im Gegensatz zur etablierten Rallyekonzurrenz von **Toyota**, **Audi** oder Lancia war der an sich frontgetriebene Rallye-205 technisch kaum wiederzuerkennen. Das Triebwerk, ein 1,8 Liter großer Vierzylinder mit Turboaufladung, stammte aus der von PSA erschaffenen XU-Familie. Er brüllte mit einer Leistung von bis zu 350 PS kurz vor der Hinterachse. Selbstverständlich: der Allradantrieb. Im Rallyetrimm schaffte der Sechzehnentiler Dank 2,5 bar Ladedruck über 350 PS und über 350 Nm maximales Drehmoment. Die zahmere Straßenversion des 205 Turbo 16 verfügte ebenfalls über Allradantrieb und die Getriebebrücke aus dem **Citroen** SM ◻ brachte jedoch nur 200 PS an beide Achsen.

Bei seinem dritten Einsatz in der Rallye-WM, der 1.000-Seen-Rallye in Finnland 1984, gewann der 205er seinen ersten Weltmeisterschaftslauf. Ein Jahr später schafften die Franzosen mit dem 205 Turbo 16 sowohl die Fahrer- wie auch die Marken-WM. 1985 und 1986 gewann der kleine Franzose auch die internationale deutsche Rallye-Meisterschaft ◻ mit den Piloten Kalle Grundel und Michèle Mouton án Bord. Mit dabei: Rallye-Experte und Peugeot-Cheftechniker Roger Collin. "Der Rallye-205 gab bei kaum mehr als 800 Kilogramm und gut 350 PS seinen Gegnern kaum eine Chance", erinnert sich Collin heute. "Vor allen war der Turbo 16 wegen seiner kompakten Abmessungen und der Gewichtsverteilung auf allen Strecken gleichermaßen gut. Egal ob Schotter, Asphalt oder Schnee."

Er erinnert sich noch gut an den ersten offiziellen Rallyeeinsatz des 205 Turbo bei der Rallye Monte Carlo. In den sechs Wochen zuvor war der Wagen Stück für Stück aufgebaut worden. "Für uns war das Anfang 1986 ein Testlauf für die deutsche Meisterschaft", erzählt der gebürtige Franzose, der bis heute bei Peugeot als Mechaniker tätig ist. "Wir lagen mit Michèle Mouton gut im Renner. sind dann aber mit einem Schaden an der Trockensumpfschmierung ausgefallen." Noch heute sitzt bei dem 58jährigen jeder Handgriff, wenn er an einem Peugeot 205 Turbo 16 herumbastelt. Ein Differential ausbauen dauerte damals wie heute kaum mehr als 15 Minuten. Die Schleifkupplung für die Kraftübertragung zwischen Vorder- und Hinterachse nicht einmal zehn. Nur dem Mittelmotor durfte nichts passieren: Es gab bei den Rennen schlicht und einfach keinen Ersatz ◻ nur ein Zweitfahrzeug, das im Training eingesetzt wurde.

An die ruhmreiche Rallyesaison 1986 erinnert sich Roger Collien noch heute gerne. Und aus gutem Grund: "Wir haben hinterher fast immer gefeiert. Schließlich haben wir beinahe jedes Rennen gewonnen." Auch mit den **Fahren** Kalle Grundel und Michèle Mouton habe es nie Probleme gegeben ◻ zumindest für die Mechaniker. Dabei waren sich die beiden Peugeot-Fahrer lange Jahre nicht allzu grün. Mouton ging in die Weltmeisterschaft ◻ Grundel blieb wie Mechaniker Roger Collien bei Peugeot und sattelte um auf einen Peugeot 309 GTI. Doch dessen 170 PS reichten nicht für einen Absatz im Buch der Rallyelegenden. Anders war es beim 205 Turbo 16. Eine gebrauchte Straßenversion ist bis heute kaum zu bekommen. Wenn doch, dann zu Preisen ab rund 60.000 Euro.

(Quelle: press-inform, Stefan Grundhoff, 25.08.2008)