

Novinky řady

205



Talbot Samba (viz Automobil č. 2/83), jenž měl prověřit odezvu veřejnosti kvůli rozhodnutí o eventuálním doplnění výrobního programu vedoucí značky koncernu vozem tohoto druhu. Pro Peugeot ovšem není kabriolet neznámá.

Nejnovejším dílem spolupráce francouzské automobilky Peugeot s italskou karosárnou Pininfarina je elegantní čtyřmístný kabriolet na bázi „dvěstěpětka“. Snímek představuje výkonnější typ CTI, spojující požitek z jízdy ve volném vzduchu s pozoruhodnými dynamickými vlastnostmi.

Počátkem roku 1983 uvedl Peugeot na trh novou typovou řadu vozů nižší střední třídy, označenou 205 (viz Automobil č. 5/83). Díky vysoké užitné hodnotě, dobrým provozním vlastnostem, atraktivnímu vzhledu Pininfarinovy karosérie a v neposlední řadě i pestré paletě typů a modelů se „dvěstěpětka“ brzy stala nejen nejprodávanějším automobilem se lvem ve znaku, ale i jedním z obchodně nejúspěšnějších francouzských vozů první poloviny osmdesátých let. Její význam pro image značky zdůraznil Peugeot i stylisticky spřízněným soutěžním vozem 205 Turbo 16 (viz Automobil č. 7/83), jenž o dva roky později zvítězil v mistrovství světa. Aby uspokojil co nejširší klientelu, rozšířil Peugeot záhy nabídku základních čtyřdveřových sedanů s výklopnou zadí dvoudveřovými a pro milovníky temperamentních malých vozů připravil typ GTI. Kombinací motorů, převodovek, karosérií a úrovně výstroje se tak koncem minulého roku rozrostla rodina tohoto „lvíčete“ na 28 typů, resp. modelů. Tím ale rozvoj řady neskončil a počátkem tohoto roku ji obohatilo dalších pět novinek — dva kabriolety, dva sedany se samočinnou převodovkou a výkonnější špičkový typ GTI.

PEUGEOT 205 CT/CTI

Koncem sedmdesátých let začalo období renesance zájmu o vozy s otevře-

Také u kabrioletu byla zachována možnost úprav zadní části interiéru podle počtu přepravovaných osob a množství zavazadel. Dělené zadní sedadlo lze sklopit z části nebo celé vpřed a zvětšit tak objem zavazadlového prostoru víc než dvojnásobně. Na kresbách tři variant úpravy jsou zakotovány v metrech jeho hlavní rozměry.



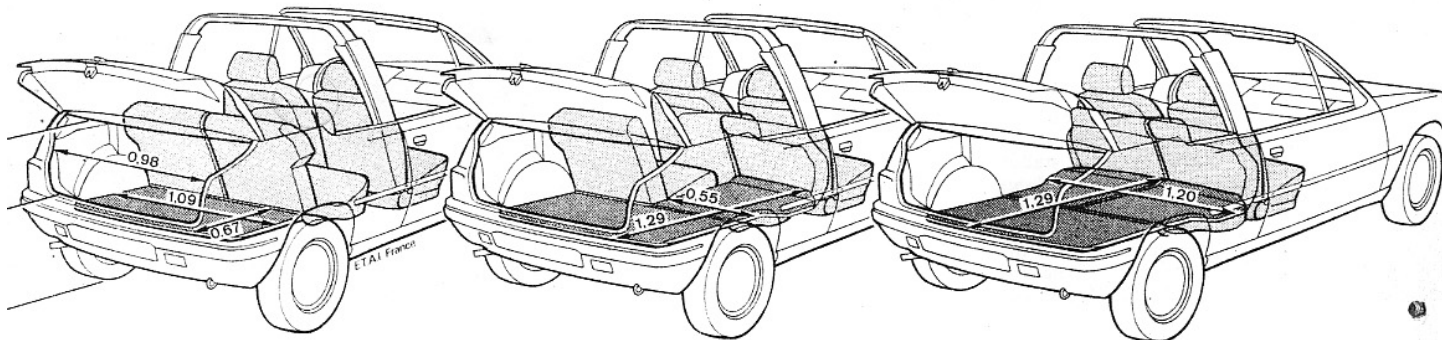
nou karosérii. K prvním vlaštovkám se brzy přidaly další a dnes již většina evropských automobilek má ve svém výrobním programu alespoň jeden kabriolet. Jen za prvních sedm měsíců roku 1985 se prodalo v Evropě na 27 tisíc těchto vozů, což je o 38 % víc než za celý rok 1981. Ke zpestření nabídky v nižší třídě přispěl v roce 1982 i koncern PSA úhledným kabrioletem

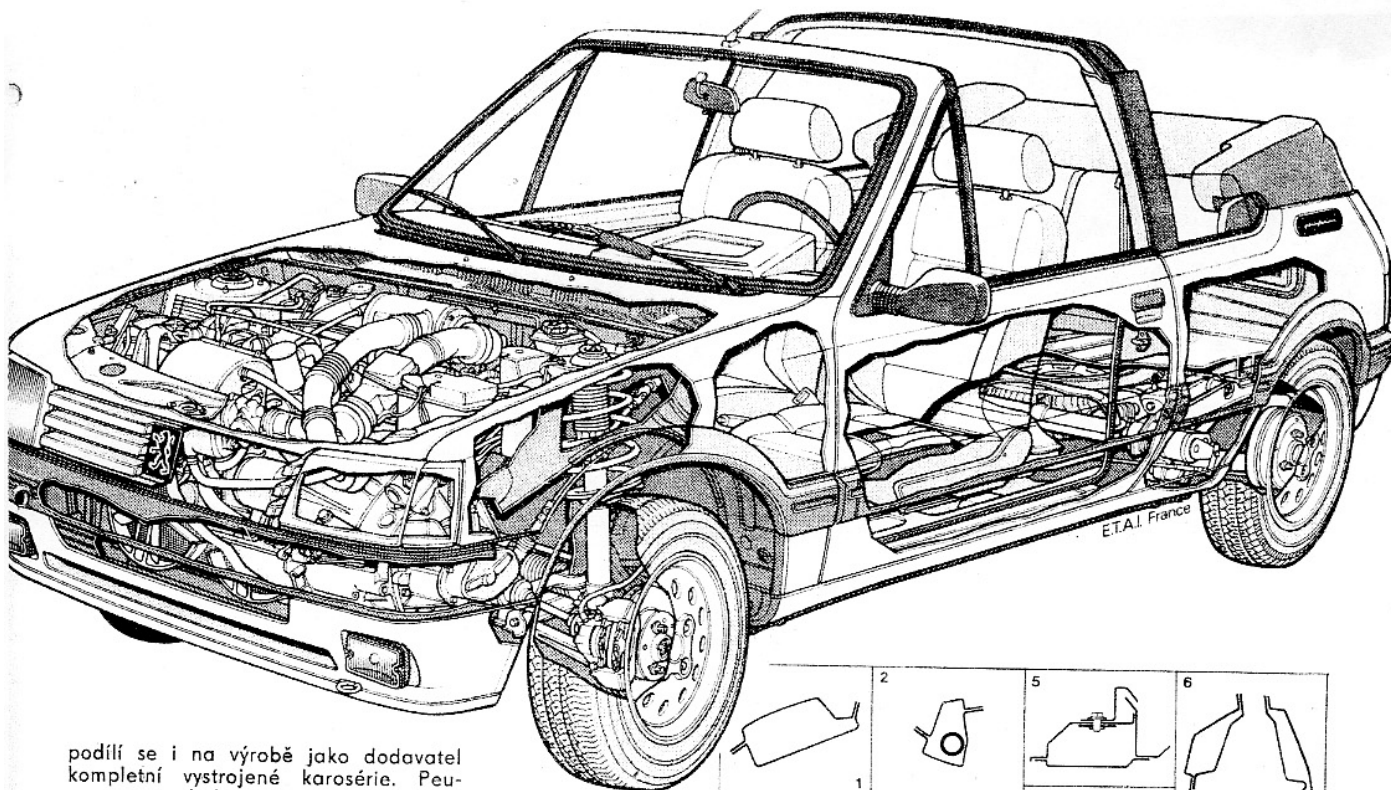
Nejtemperamentnějším typem řady 205 je třídveřový sedan GTI. Má stejný motor jako kabriolet 205 CTI, ale díky lepším aerodynamickým vlastnostem a nižší hmotnosti je o něco překonává jak největší rychlostí, tak zrychlením.

mou — od prvního typu 201 z roku 1929, až po poslední, typu 504 z let 1969 až 1982, jich vyrobil přes 83 tis. Po krátké odmlce přichází na trh s novým vozem s otevřenou karosérií, doplňujícím řadu 205.

Jeho vývoj začal v květnu 1983 a podílela se na něm karosárna Pininfarina, intenzivně spolupracující s Peugeotem již přes třicet let. O necelý rok později bylo hotovo 11 prototypů a čtyři holé karosérie pro dynamické a statické zkoušky. Jejich součástí byly i laboratorní a provozní zkoušky skládací střešy, která mj. absolvovala několik tisíc cyklů zavírání a otevírání, po nichž byla na 96 hodin vystavena účinkům slané mlhy. Podobně se zkoušela i bezrámová spouštěcí boční okna. Na zkušební dráze ujely prototypy přes 83 000 kilometrů, během nichž se asi 2000krát střídala jízda s otevřeným a zavřeným vozem.

Pininfarina nejen spolupracoval na vývoji kabrioletu, zejména návrhem úprav a změn karosérie výchozího třídveřového sedanu a zkouškami ve vlastním aerodynamickém tunelu, ale

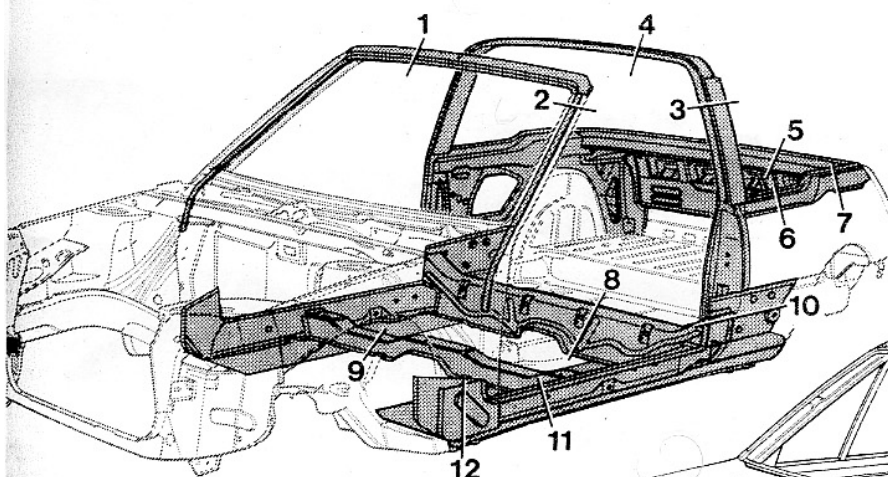
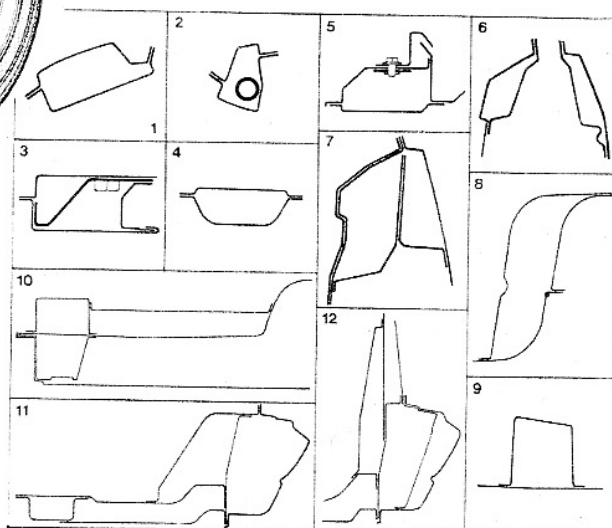




podílí se i na výrobě jako dodavatel kompletní vystrojené karosérie. Peugeot mu dodává ze svých závodů v Sochaux podlahové skupiny, resp. z Mulhouse díly karosérie, které Pininfarina v Grugliascu upravuje a na svařovací lince, vybavené i několika roboty, sestavuje. Nalakované karosérie se sklápěcí střechou a veškerými prvky vnější a vnitřní výstroje se dopravují v uzavřených kamíonech do závodu v Mulhouse, kde se do nich montují motory a ostatní podvozkové skupiny. Průměrná denní výroba 50 kabrioletů má uspokojit předpokládanou počáteční poptávku odhadovanou na 6700 vozů pro evropský trh v letošním roce, z nichž by se měly 4000 prodat ve Francii.

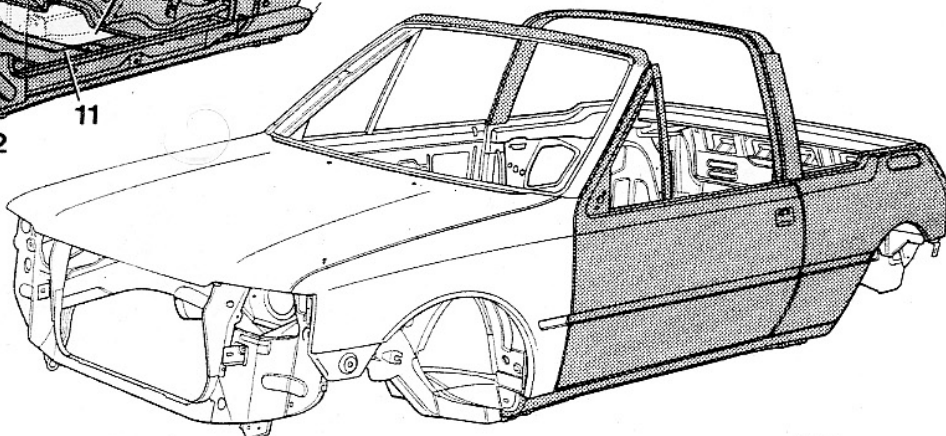
Průhledová kresba kabrioletu Peugeot 205 C.TI.

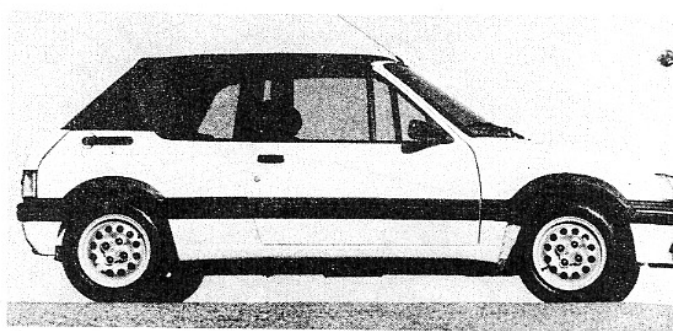
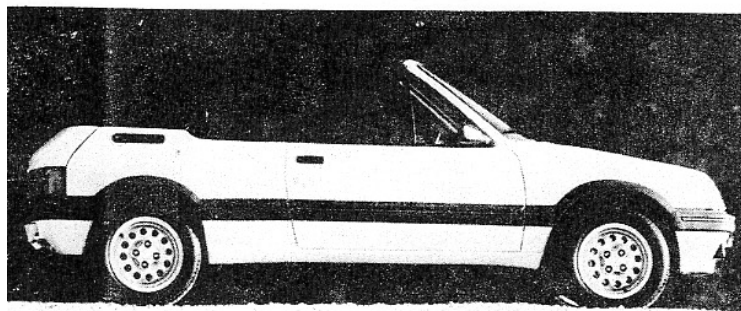
Karosérie kabrioletu a sedanu se shodují jen přídi, části podlahy a podběhy zadních kol. Na kresbách jsou rastrované vyznačeny nové či pozměněné díly karosérie kabrioletu i průřezy hlavních nosných prvků vyztuženého skeletu.



né tuhosti v křutu se dosáhlo za pomoci počítače zejména změnou profilů skříňových podélníků v prazích a příček pod předními a zadními sedadly, jakož i obvodovým profilem uzavíracím horní část karosérie za bočními dveřmi. Zcela novým prvkem je vestavěný bezpečnostní oblouk v místě původních středních sloupků, jenž má hned několik funkcí. Jednak vztužuje karosérii a chrání posádku při případném převrácení vozu při havárii,

Kabriolet je přímo odvozen od třídveřového sedanu, jehož karosérie ovšem doznala značné změny, neboť po „amputaci“ střechy bylo třeba ztrátu její nosné funkce kompenzovat vyztužením zbývajících částí skeletu a tvarově upravit i některé povrchové díly. Převzata byla jen celá před, podlaha a podběhy zadních kol. Dostateč-





jednak podpirá nataženou střechu a umožňuje umístit ve správné poloze horní kotevní úchyty bezpečnostních pásů. Pevnost rámu čelního skla se zvýšila ocelovými trubkovými výztuhami v předních sloupcích karosérie. Z vnějších dílů karosérie byly pozměněny zejména zadní blatníky a víko zavazadlového prostoru. Z dveří se zachovala spodní část, ale rám spouštěcího okna byl odstraněn, a tak muselo být nově řešeno jeho vedení ve štíhlém sloupku oddělujícím je od nepohyblivého trojúhelníkového okénka v přední části dveří. Těmito úpravami a změnami se zvýšila hmotnost kompletní karosérie na 228 kg, což je asi o 40 kg víc než u původního sedanu. Jednotlivé díly jsou vyrobeny z ocelových plechů tloušťky od 0,7 do 2,0 mm. Z nich 28 je jednostranně a 8 oboustranně pozinkováno, což je jen část složité technologie protikorozní ochrany celé karosérie. Ta zahrnuje, podobně jako u sedanu, mj. fosfátování, nanášení základní vrstvy v katóforézní lázni, nátěr spodní části pružnou vrstvou PVC, dva spodní nátěry a konečné lakování. Jednotlivé operace, oddě-

Přední část interiéru i přístrojová deska kabrioletu jsou stejné jako u sedanu. Ve stíněné části před volantem jsou u luxusnějšího typu CTI (na snímku) rychloměr a otáčkoměr s velkými dobře čitelnými kruhovými stupnicemi a další čtyři přístroje. Na středovém panelu před řadící pákou pětistupňové převodovky jsou mezi regulačními prvky ventilační soustavy digitální hodiny a před sedadlem spolujezdce rozměrná uzavřená odkládací schránka, jejíž ploché víko chrání kolena.

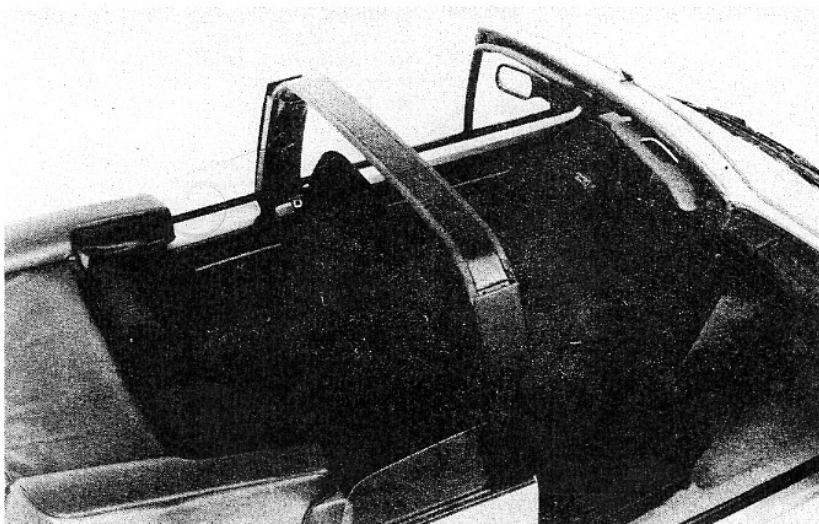
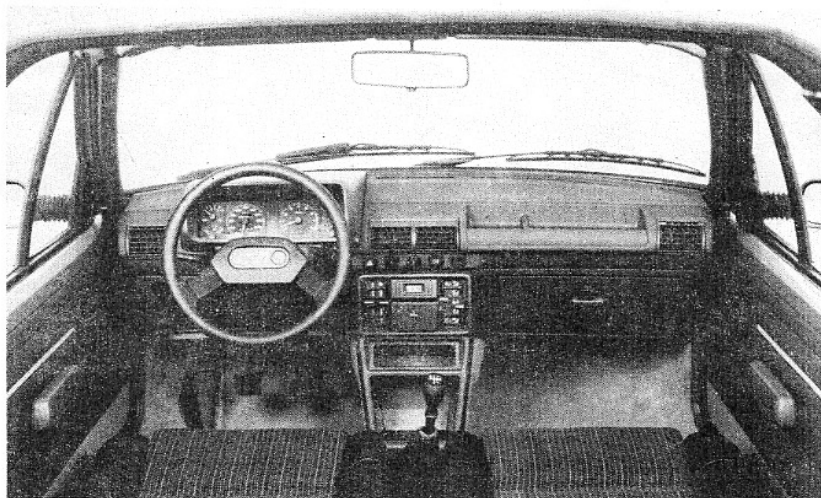
Integrovaná část karosérie je bezpečnostní obložka za opěradly předních sedadel, jenž ji nejen vyztužuje, ale chrání i posádku při případném převržení vozidla a podpirá nataženou střechu. S výjimkou trojúhelníkových okének v přední části dveří jsou všechna boční skla spouštěcí.

S výjimkou přidě, shodné s třídveřovým sedanem, byly všechny další části karosérie pozměněny a z větší části zesíleny. Několikavrstvová střecha spočívá ve složeném stavu nad zavazadlovým prostorem, takže neomezuje jeho objem. Tvar střechy i její upevnění navrhovali konstruktéři za pomoci aerodynamického tunelu, takže se příliš nezhoršil součinitel odporu vzduchu.

lené vždy sušením či vypalováním při teplotách od 140 do 180°C, trvajícím od 5 do 20 minut, probíhají automaticky. Po dokončení montáže (včetně skládací střechy) se zkouší těsnost karosérie ve vodní sprše po dobu 4 minut.

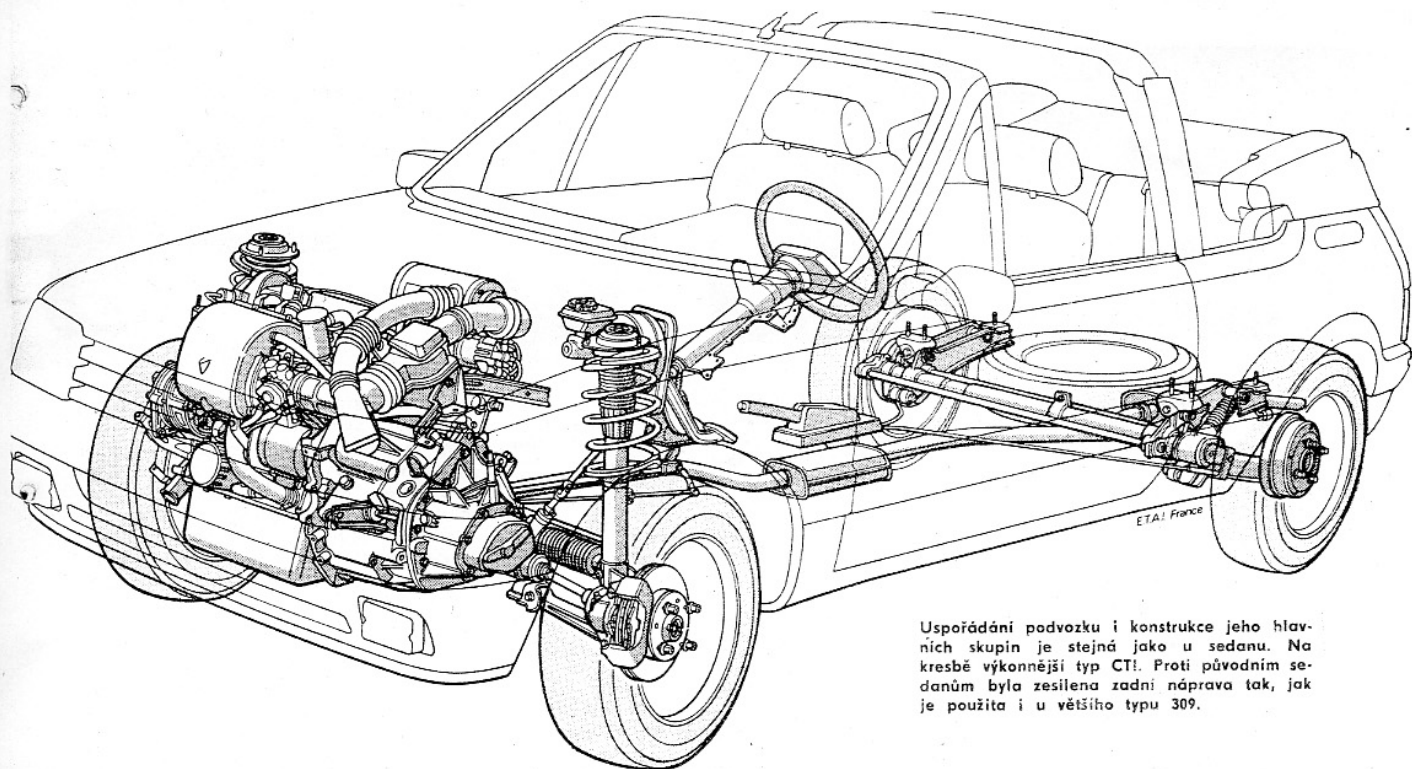
Skládací střecha je ze speciální bavlněné tkaniny, oboustranně chráněné vrstvou PVC a z vnitřní strany navíc izolační vrstvou. Zadní okno je z pružného PVC, jenž umožnil zvětšit jeho rozměry. Je snadno vyjimatelné, takže lze jezdit popř. také bez něj a při

natažené střechy tak zlepšit ventilaci interiéru. Skládací mechanismus střechy je tříkloubový a manipulací s ní usnadňují dvě teleskopické vzpěry s plynovou náplní. Po obvodu je střecha utěsněna pryžovými lištami. Ve složeném stavu spočívá nad zavazadlovým prostorem, aniž zhoršuje výhled vzad vnitřním zpětným zrcátkem. Díky tomuto řešení je objem zavazadlového prostoru stejný jako u sedanu, jen plošina nad ním je pevná a nezvedá se spolu s víkem. Také kabriolet má dělené a sklopné zadní sedadlo, takže při menším počtu přepravovaných osob tím lze zvětšit objem zavazadlového prostoru. Zajištění opěradel ve vzpřímené poloze je ovšem přístupné jen ze zavazadlového prostoru, jenž je tak zajištěn před neoprávněným vniknutím, je-li střecha složená. Poněvadž se rekonstrukcí zdálo zúžit prostor nad zadními sedadly asi o 60 mm, je kabriolet jen čtyřmístný. Uroveň výstroje a výbavy



kabrioletů CT i CTI je stejná jako sedanů XT a GTI.

Konstrukce podvozku byla převzata ze sedanů a jen v detailech pozměněna. Oba typy — CT a CTI — se liší zejména motory. Zatímco CT má čtyřválec 1360 cm³ ze sedanů XT a GT (značně skloněný vzad a uložený nad převodovkou, s nímž má společnou náplň oleje), typ CTI má největší a nejvýkonnější motor celé řady 205, objemu 1580 cm³, uložený vedle převodovky. Výkon tohoto moderního vstříkového čtyřválece, určeného i pro inovovaný třídveřový sedan GTI, se řadou úprav zvýšil asi o 7 kW a větší je i jeho točivý moment. Ze změn proti dosavadnímu motoru téhož objemu jmenuj-



Uspořádání podvozku i konstrukce jeho hlavních skupin je stejná jako u sedanu. Na kresbě výkonnější typ CTI. Proti původním sedanům byla zesílena zadní náprava tak, jak je použita i u většího typu 309.



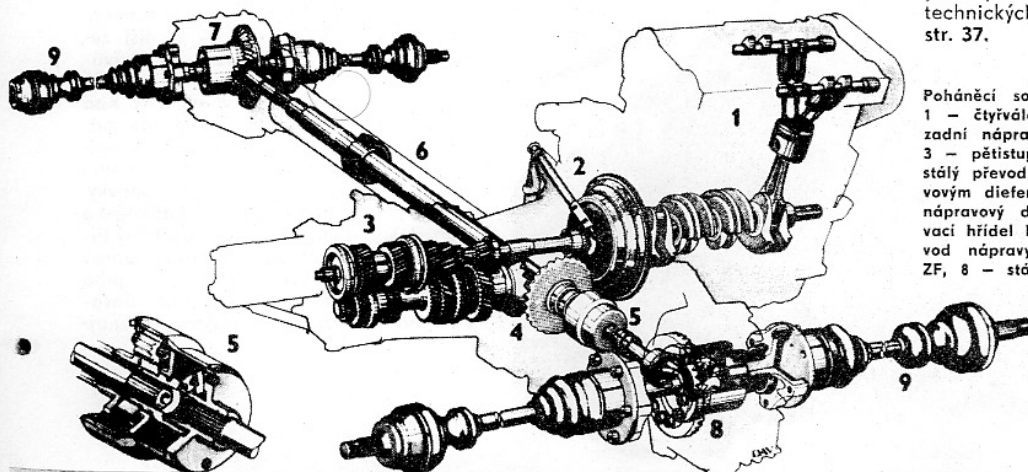
Také zadí soutěžní „dvěstěpětka“ byla přepracována. Zvlášť nápadná je velká přitlačná plocha na konci střechy, přečnivající nad zadní okno, jejíž nastavení lze měnit (nikoli ovšem za jízdy).

me alespoň zvětšení průměru ventilů (sacích ze 38,5 na 40,6 mm a výfukových ze 31,5 na 33,0 mm) i jejich zdvihu (sacích z 9,6 na 11,2 mm a výfukových z 9,6 na 10,3 mm) a změnu časování rozvodu. Vstřikovací soustava Bosch L-Jetronic uzavírá dodávku paliva při deceleraci a otáčkách vět-

ších než 1600 min⁻¹ a rovněž tak vzrostou-li otáčky na 6900 min⁻¹. Oba kabriolety mají pětistupňové převodovky, lišící se nejen konstrukcí, ale i odstupňováním sladěným s charakteristikami motorů. Ostatní skupiny podvozku byl převzaty ze sedanů a jsou podrobněji popsány v **Automobilu** č. 5/83. Vzhledem ke zvýšení hmotnosti (kabriolet CTI je o 85 kg těžší než sedan GTI) však byla pozměněna charakteristika odpružení a tlumení, aby se nezhoršily jízdní vlastnosti ani komfort kabrioletů. Zesílena byla i trubková příčka spojující vlečená ramena

Vítězný vůz loňského mistrovství světa v automobilových soutěžích – Peugeot 205 Turbo 16 – se i letos objevil v nezměněné podobě druhého vývoje základního typu, „évolution 2“. Na snímku jsou vidět přidavné přitlačné plošky nad okraj aerodynamického předního spoileru a velký otvor v kapotě, jímž se odvádí ohřátý vzduch od chladiče motoru.

zadní nápravy, jejíž konstrukce je nyní stejná jako u nového typu 309. Oba typy – CT a CTI – se liší uspořádáním dvoukruhové brzdové soustavy, velikostí posilovačů (7" resp. 9") a předními kotoučovými brzdami, u CTI dutými. Další podrobnosti konstrukce jsou patrné z připojeného přehledu technických údajů, který najdete na str. 37.



Poháněcí soustava Peugeotu 205 Turbo 16. 1 – čtyřválcový motor uložený napříč před zadní nápravou, 2 – dvoukroučková spojka, 3 – pětistupňová převodovka, 4 – kuželový stálý převod mezi převodovkou a mezinápravovým diferenciálem, 5 – samosvorný mezinápravový diferenciál Ferguson, 6 – spojovací hřídel k přední nápravě, 7 – stálý převod nápravy se samosvorným diferenciálem ZF, 8 – stálý převod zadní nápravy se samosvorným diferenciálem ZF, 9 – hnací hřídele kol se stejnoběžnými klouby.

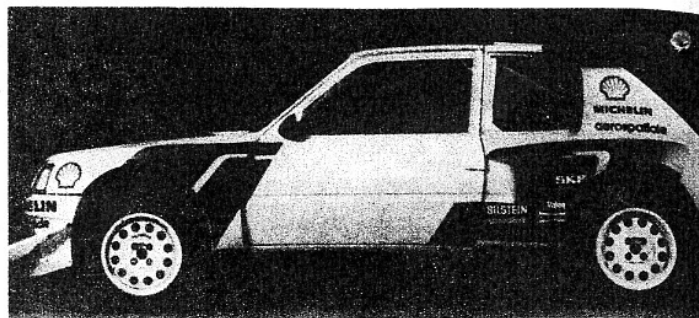
Oběma kabriolety obohatil Peugeot jak svůj výrobní program, tak i nabídku na trhu. Nové vozy mají nejen atraktivní vzhled, ale i velmi dobré provozní vlastnosti. Jejich nadprůměrný temperament není zaplacen nepřiměřenou spotřebou paliva, ve srovnání se sedany jen nepatrně vyšší (výrobce udává pro kabriolet CTI a sedan GTI rozdíl v průměrné spotřebě jen 0,1 l/100 km). Díky lepší aerodynamice a nižší hmotnosti je další již zmíněná novinka, sedan GTI, ovšem poněkud temperamentnější — dosahuje největší rychlosti 196 km/h a zrychluje z 0 na 100 km/h za 9,1 s. Zájemci o nové kabriolety musí ovšem zaplatit jejich výjimečnost i nákladnější konstrukcí poněkud vyšší cenou. Zatímco sedan 205 GTI stál v březnu 79 900 franků, byly kabriolety CT/CTI dražší o 5600, resp. o 17 700 franků. K této základní ceně museli zájemci o zvláštní výstroj na přání doplatit např. za zbarvená skla 950 franků, za elektrické ovládání spouštěcích oken ve dveřích a za centrální zamykání 2000 franků, za kola z lehké slitiny 1900 franků a za metalizovaný lak 1450 franků.

ČTYRSTUPŇOVÝ AUTOMAT

Zbývající dvě z pěti novinek řady 205 jsou tři a pětidveřový sedan „Automatic“. Jeho typové označení prozrazuje, že na rozdíl od ostatních „dvěstěpětek“, vybavených čtyř nebo pětistupňovými převodovkami s přímým řazením, má převodovku samočinnou, jako první malý francouzský vůz dokonce čtyřstupňovou.

Převodovka typu 4 HP 14^e je dílem společného vývoje PSA a firmy ZF a poprvé byla použita u typu 309. Její součástí je hydrodynamický měnič momentu a čtyřstupňová planetová převodovka, do jejíž skříně je vestavěn chladič oleje (výměník voda/olej). Pro zlepšení dynamických vlastností vozu a snížení spotřeby paliva má vestavěný přenos točivého momentu na III. stupeň (40 % hydraulicky, 60 % mechanicky) a při IV. stupni se blokováním měniče vylučují ztráty skluzem. Jednotlivé převody jsou 2,779 — 1,577 — 1,152 — 0,851 — Z 3,258, stálý převod mezi motorem a převodovkou

Rozměrnými otvory před zadními koly se přivádí chladič vzduch do motorového prostoru, k chladiči stlačeného vzduchu a k zadním brzdám.



1,152:1 a stálý převod nápravy 3,150:1. Celkové převody jsou sladěny s charakteristikou motoru, čtyřválců 1580 cm³ o výkonu 58 kW/5600 min⁻¹ a točivém momentu 130 N.m/2800 min⁻¹. Volicí páka převodovky má sedm poloh (P - R - N - 4 - 3 - 2 - 1), jímž odpovídají obvyklé funkce. Za normálních podmínek, při sešlápnutí pedálu plynu asi o 2/3, se řadí vzestupně jednotlivé stupně při rychlostech 30, 50 a 67 km/h, sestupně při rychlostech 57, 43 a 26 km/h. Při plném sešlápnutí pedálu plynu („kick down“) se tyto hranice posouvají na 59, 112 a 153 km/h, resp. na 135, 106 a 56 km/h. Vůz pohotovostní hmotnosti 840 kg dosahuje největší rychlosti 158 km/h, zrychluje z 0 na 100 km/h za 14,2 s a podle metody EHK, tj. při 90/120 km/h a ve městě, spotřebuje 5,6/7,5/8,5 litrů benzínu na 100 kilometrů, což je pro vůz se samočinnou převodovkou příznivé. Třídveřová verze stojí 68 500 franků, pětidveřová je o 1300 franků dražší.

PEUGEOT 205 TURBO 16 „EVOLUTION 2“

Představení novinek řady 205 je příležitostí k alespoň stručné informaci o vývoji, jímž za necelé tři roky prošel soutěžní vůz 205 Turbo 16, jehož základní homologovanou verzi dvousetkusové série jsme podrobně popsali v *Automobilu* č. 7/83. V dubnu následujícího roku byl homologován tzv. vývoj typu, jenž se objevil na startu automobilových soutěží mistrovství světa. Po úspěšném debutu na sklonku sezóny 1984 absolvoval celý loňský šampionát, v němž s převahou zvítězil. V prvních soutěžích jezdil ještě

vůz z prvního vývoje typu, ale výrobce samozřejmě využil předpisů FIA a po dvanácti měsících homologoval s platností od 1. 4. 1985 druhý vývoj typu, který nasadil v druhé části mistrovství a jezdí s ním i letos. Celkovou koncepci a základní konstrukci hlavních podvozkových skupin a karosérie se samozřejmě neliší od základního homologovaného typu i jeho prvního vývoje, ale v mezích povolených změn se podařilo podstatně zlepšit jeho výkon i jízdní vlastnosti a snížit hmotnost.

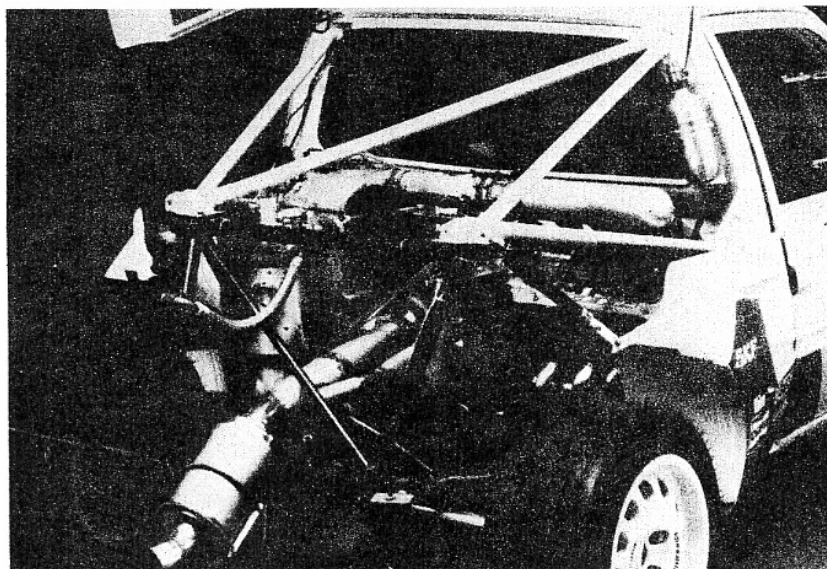
Motor dostal novou hlavu válců s osmi samostatnými výfukovými kanály, přepracované výfukové potrubí, větší turbodmychadlo Garrett místo dřívějšího KKK i větší chladič stlačeného vzduchu. Těmito úpravami a zvýšením plnicího tlaku vzrostl výkon ze 235 kW na 316 kW a podstatně stoupl i točivý moment. V rezervě je ještě možnost dalšího zvýšení výkonu asi o 35 kW přidáním vstříkovaním vody a úpravou chladičové soustavy.

Dalším cílem vývoje „ostrého“ soutěžního vozu bylo snížení hmotnosti, zvýšení spolehlivosti jednotlivých orgánů a zlepšení přístupu k nim. Vůz druhého vývoje typu — „evolution 2“ — je o 70 kg lehčí a k limitu FIA pro tuto objemovou třídu zbývá jen 20 kg. A tak má ze všech špičkových soutěžních vozů nejnižší výkonovou hmotnost pouhých 2,88 kg.kW⁻¹.

Karosérie druhého vývojového typu byla podrobena zkouškám v aerodynamickém tunelu, při nichž se podařilo nejen snížit hodnotu součinitele odporu vzduchu, ale i zvýšit účinnost přidavných aerodynamických prvků a zlepšit chlazení motoru i dalších skupin podvozku. Od předchozího typu se liší na první pohled bočními „křídélky“ nad předním spoilerem a rozměrnou přítlačnou plochou navazující na střechu, jejichž nastavení lze podle potřeby měnit. Poněkud se změnil i rozměr a tvar otvorů pro přívod chladičového vzduchu. Úpravám byly podrobeny i další podvozkové skupiny, např. se zvětšil průměr brzd, změnilo se uspořádání některých částí příslušenství motoru apod.

Počátkem letošního roku se čekalo, že Peugeot bude homologovat další, již

Celá zadní část karosérie se v celku vyklápí vzhůru a usnadňuje ze tří stran přístup k motorovému prostoru a zadní nápravě. Na snímku je vidět zadní pomocný trubkový rám a část vestavěného klecového ochranného rámu, v jejichž spojení jsou horní úchyty zadních pružících jednotek. Proti prvnímu vývoji typu se změnilo umístění tlumiče výfuku, tvar výfukového potrubí a uspořádání některých částí příslušenství motoru.



Dokončení na str. 37

Novinky řady 205

Dokončení ze str. 30

třetí vývoj typu. Nestalo se tak však ani k prvnímu možnému termínu 1. 4. 1986, ani později a vedoucí sportovního týmu Jean Todt prohlásil, že nový typ se objeví na soutěžích nejdříve

v druhé polovině roku, a to jen tehdy, vynutí-li si to konkurence (mimochoodem letos silná a početná jako dosud nikdy v celé historii této disciplíny). Samozřejmě že i na „evolution 2“ se

bude dále pracovat v mezích změn a úprav nevyžadujících novou homologaci, především pro zlepšení jízdních vlastností a spolehlivosti. Peugeot tak jako ostatní protagonisté světového soutěžního šampionátu zřejmě šetří síly a prostředky na vývoj nových soutěžních vozů pro připravovanou skupinu S, jejíž předpisy mají vstoupit v platnost 1. 1. 1988.

Ing. OTAKAR GREGORA

■ PEUGEOT 205 CABRIOLET CT/CTI ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

Čtyřmístný cestovní automobil s otevřenou karosérií, motorem vpředu a poháněnou přední nápravou.

MOTOR – čtyřdobý řadový kapalinou chlazený zážehový čtyřválec s rozvodem OHC, uložený napříč před nápravou; blok motoru a hlava válců z hliníkové slitiny, vložené válce; pětikrát uložený klikový hřídel s elektrickým větrákem; tlakové oběžné mazání s plnopřtokovým čističem oleje; alternátor 14 V – 55 A, akumulátor 12 V – 29 A.h; pro CT: skloněná o 72° vřad; zdvihový objem 1360 cm³ (Ø 75 × 77 mm), kompresní poměr 9,3:1; největší výkon 58 kW/5800 min⁻¹, největší točivý moment 109 N.m/2800 min⁻¹; vačkový hřídel v hlavě poháněn řetězem, ventily ovládný vahadly; dva jednoduché karburátory Weber 35 IBSH 20–21 s ručně ovládaným sytícím; pro CTI: skloněná o 30° vřad; zdvihový objem 1580 cm³ (Ø 83 × 73 mm), kompresní poměr 9,8:1; největší výkon 83 kW/6250 min⁻¹, největší točivý moment 131 N.m/4000 min⁻¹; vačkový hřídel v hlavě poháněn ozubeným řemenem, ventily ovládný hřídkovými zdvihátky; vstříkávání paliva Bosch L-Jetronic.

PREVODNÉ ÚSTROJÍ – jednoduchou su-

chá spojka Ø 180 mm (CT), Ø 200 mm (CTI) s talířovou pružinou a mechanickým ovládáním; plně synchronizovaná pětistupňová převodovka; pro CT typ BH 3/5 (3,882 – 2,296 – 1,502 – 1,124 – 0,904 – Z 3,568), stálý převod 3,867:1; pro CTI typ BE 1–5 (3,308 – 1,882 – 1,360 – 1,069 – 0,865 – Z 3,333), stálý převod 4,062:1; hnací hřídele kol se stejnoběžnými klouby.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce; všechna kola nezávisle zavěšená; přední kola na jednoduchých spodních příčných ramenech a na pružících vzpěrách McPherson, odpružena vinutými pružinami s uvnitř uloženými teleskopickými tlumiči, příčný zkrutný stabilizátor Ø 23 mm; zadní kola na klikové nápravě s vlečenými rameny, odpružena příčnými zkrutnými tyčemi Ø 18,5 mm, s teleskopickými tlumiči, příčný zkrutný stabilizátor Ø 16 mm; provozní brzdy kapalinové dvouokružové (CT diagonální, CTI přední/zadní) s podtlakovým posilovačem; přední brzdy kotoučové Ø 247 mm, u CTI s dutými kotouči, plovoucí třmeny, celková činná plocha 1138 cm²; zadní brzdy bubnové Ø 180 mm s regulátorem tlaku, šifka obložení CT/CTI 30/40 mm, celková činná plocha CT/CTI 340/452 cm²; par-

kovací brzda mechanická na zadní kola; hřebenevé řízení s třídílným kloubovým hřídelem volantu, celkový převod ve střední poloze 22,1:1, volant Ø 370 mm (CT), 365 mm (CTI), celkový počet otáček mezi krajními polohami 3,8; ocelová kola s ráfky 5 B 13, pneumatiky 165/70 SR 13 (CT); kola z lehké slitiny s ráfky 5 1/2 J 14, pneumatiky 185/60 HR 14 (CTI).

KAROSÉRIE – samonosná ocelová dvoudveřová s vestavěným ochranným obloukem a sklápěcí střechou.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2420 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1364/1314 mm (CT), 1392/1328 mm (CTI); délka 3705 mm, šířka 1572 mm, výška (nezatížený) 1381 mm; světlá výška (zatížený) 120 mm; pohotovostní hmotnost 885 kg (CT), 935 kg (CTI), užitečná hmotnost 330 kg; hmotnost brzděného přívěsu 900 kg; objem zavazadlového prostoru 0,216 m³, při sklopených zadních sedadlech 0,564 m³; objem nádrže 50 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI – největší rychlost 166 km/h (CT), 190 km/h (CTI); zrychlení z 0 na 100 km/h za 12,4 s (CT), 9,7 s (CTI); spotřeba paliva podle EHK (při 90/120 km/h a ve městě) 5,4/7,3/9,2 l/100 km (CT), 6,0/7,8/9,2 l/100 km (CTI), palivo benzín Super.

■ PEUGEOT 205 TURBO 16 „EVOLUTION 2“ ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

Dvoumístný soutěžní automobil skupiny B s motorem před zadní nápravou a pohonem všech kol.

MOTOR – čtyřdobý řadový kapalinou chlazený přeplňovaný zážehový čtyřválec s rozvodem 2 X OHC uložený napříč před zadní nápravou a skloněný o 20° vřad; zdvihový objem 1775 cm³ (Ø 83 × 82 mm), kompresní poměr 7,0:1; největší výkon 316 kW/7500 min⁻¹; největší točivý moment 490 N.m/5500 min⁻¹; blok motoru a hlava válců z lehké slitiny, vložené válce; pětikrát uložený kovový klikový hřídel; dva vačkové hřídele v hlavě poháněny ozubeným řemenem; přímo ovládané ventily (v každém válci dva sací a dva výfukové) ve dvou rovinách svírajících úhel 49°30'; výfukové turbodmychadlo Garrett s chladičem stlačeného vzduchu vodo/vzduch, největší plnicí tlak 250 kPa; vstříkávání paliva Bosch K-Jetronic; elektronické bezdotykové zapalování Thomson; chladič soustava se dvěma elektrickými větráky; tlakové oběžné mazání se suchou skříní; plnopřtokový čistič oleje a chladičem oleje; alternátor 14 V – 1400 W.

PREVODNÉ ÚSTROJÍ – dvoukotoučová suchá spojka s talířovou pružinou a kovokeramickým obložení, s kapalinovým ovládáním; pětistupňová převodovka vlevo od motoru (2,267 – 1,706 – 1,357 – 1,115 – 0,970); trvalý pohon všech kol se samosvorným mezinápravovým diferenciálem Ferguson; stálé převody náprav 3,888:1 se samosvornými diferenciály ZF; hnací hřídele kol se stejnoběžnými klouby Tripode u rozvodov a Rzeppa u kol.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce se zad-

ním trubkovým pomocným rámem; všechna kola nezávisle zavěšená na lichoběžníkových nápravách s trojhelničnými rameny, odpružena vinutými pružinami s uvnitř uloženými tlumiči Bilstein a příčnými zkrutnými stabilizátory; provozní brzdy kapalinové dvouokružové (přední/zadní) s dutými kotouči a čtyřpístovými třmeny AP, s rozdělovačem tlaku seřiditelným zevnitř vozu; hřebenevé řízení, 2,5 otáček volantem mezi krajními polohami; elektronická kola Speedline s ráfky 15", pneumatiky Michelin, vpředu 21 × 59 × 15, vzadu 25 × 59 × 15, popř. kola s ráfky 16".

KAROSÉRIE – samonosná ocelová s vestavěným klecovým ochranným rámem; střecha ocelová; přední víko u celku s čelní stěnou, zadní stěna, blatníky a dveře z plastů vyztužených uhlíkovými a aramidovými vlákny.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2540 mm, rozchod kol vpředu i vzadu 1400 mm; délka 3825 mm, šířka 1674 mm, výška 1330 až 1410 mm podle nastavení náprav; hmotnost FIA (bez paliva) 910 kg (45 % na přední a 55 % na zadní nápravu); dvě palivové nádrže celkového objemu 110 l (55 + 55 l) popř. podle charakteru soutěže 75 l (55 + 20 l).

Peugeot 205 Cabriolet – základní vnější a vnitřní rozměry v milimetrech. Úpravou zadní části karosérie se zúžil poněkud prostor nad zadními sedadly, a tak je kabriolet uváděn jako čtyřmístný.

