



NEJMENŠÍ  
Z PÁTÉ GENERACE

# 205 PEUGEOT

Koncem února se objevil – nejprve na francouzském trhu – další přírůstek mezi malými vozy nižší až nižší střední třídy, jejichž konstruktéři se snaží dosáhnout nesnadného kompromisu co nejlépe využitého obestavěného prostoru, pohodlného interiéru, dobrých jízdních vlastností, hospodárného provozu i přitažlivého vzhledu. Se svým příspěvkem se tentokrát pochlubil druhý největší francouzský výrobce Peugeot, když svůj výrobní program doplnil typovou řadou 205, řadící se vnějšími rozměry mezi nejmenší 104 a větší 305. Z označení novinky je zřejmé, že je to již třetí typ nové generace, reprezentované dosud typy střední, resp. vyšší střední třídy 305 a 505. Je výsledkem soustavného vývoje všech



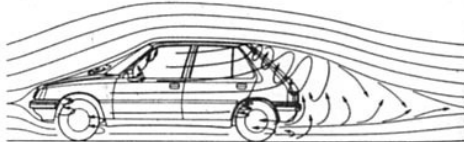
Hladké vnější plochy karosérie, čelní sklo v plochém těsnění, střecha bez žlábků, šikmá čelní stěna, jednodílný nárazník navazující na spoiler a další detaily přispěly k dosažení příznivé hodnoty součinitele odporu vzduchu.

Nízká třílamelová maska chladiče z plastu plynule navazuje na hranaté světlomety. Chladič vzduch se přivádí do motorového prostoru otvorem ve spoileru pod nárazníkem, u typů s výkonnějšími motory i čelní stěnou.

konstrukčních prvků a skupin, na něž bylo vynaloženo (včetně zajištění nezbytného výrobního zařízení) 1,2 miliardy franků. Při přípravě nového sériového vozu využil Peugeot zkušenosti z vývoje experimentálního automobilu V.E.R.A. (viz též **Automobil** č. 3/81 a č. 8/82), zaměřeného především na výrazné snížení spotřeby paliva. V dosud největším rozsahu se uplatnily při studiích aerodynamiky, hmotnostních poměrů, uspořádání interiéru i v konstrukci jednotlivých skupin moderní počítačové metody, které nejen zkrátily vývoj, ale přispěly i k dosažení takřka optimálního výsledku, potvrzeného vysokou užitnou hodnotou vozu. Stalo se již tradicí, zejména francouzských automobilek, že žádná z novinek není osamoceným typem, ale ucelenou typovou řadou, nabízející zájemcům výběr z několika typů a modelů téže koncepce, ale rozdílných vlastností. A tak i tentokrát nabízí výrobce Peugeot 205 se čtyřmi alternativními motory a pěti úrovněmi výstroje, rozlišenými modelovým označením 205 (v dalším textu Standard), 205 GL, 205 GR, 205 SR a 205 GT, všechny ve shodné karosérii se splývající zádí.

## NOVÁ KAROSÉRIE

Stěžejním úkolem vývoje byla nepochybně karosérie. Zatímco konstrukce



některých podvozkových skupin, zejména poháněcí soustavy, prozrazuje příbuznost s jinými typy této značky, „kabát“ nového vozu byl navrhován od základu jak z hlediska aerodynamiky, tak i konstrukce jednotlivých dílů, volby i zpracování materiálů, bezpečnosti,

Výklopná zadní stěna s vlepeným oknem sahá mezi koncovými svítilnami až k plastovému nárazníku. Její horní okraj poněkud vystupuje nad hladkou střechu a tvoří odtokovou hranu. Boční skla jsou co nejméně zapuštěna do rámu a podílejí se tak na dobrých aerodynamických vlastnostech vozu.

**automobil**  
5/83

hmotnosti aj. Nebyl to právě lehký úkol, neboť měl vyřešit řadu protichůdných požadavků, z nichž pro ostatní byly významným omezením vnější rozměry, zejména délka hluboko pod čtyři metry.

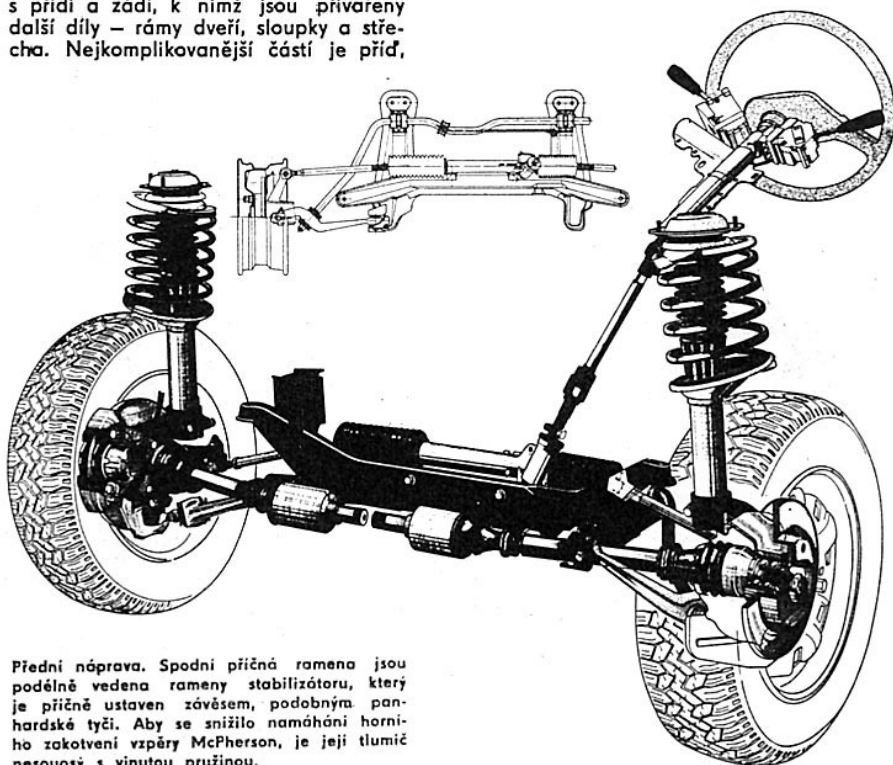
Krátká karosérie ztěžuje zejména návrh aerodynamicky výhodného základního tělesa, jež podmiňuje dosažení co nejnižší hodnoty součinitele odporu vzduchu. Od začátku vývoje se však na modelech ve skutečné velikosti hledal i co nejhodnější tvar jednotlivých detailů, jejichž význam stoupá s klesající hodnotou  $c_x$ . Konstrukteři samozřejmě využili i výsledků vývoje experimentálního prototypu V.E.R.A. Měření sériového vozu v aerodynamickém tunelu Aerotechnického institutu v Saint Cyr dala definitivní odpověď na otázku, jak úspěšná byla tato část vývoje. Při čelní ploše  $1,74 \text{ m}^2$  je  $c_x = 0,35$ , což je vzhledem k délce pouhých 3700 mm hodnota mimořádně příznivá, a tak Peugeot 205 patří k nej aerodynamičtějším sériovým cestovním vozům této velikosti. Základní tvar karosérie vychází z nízké čelní stěny skloněné vzad, na niž navazuje svažující se kapota, značně skloněné čelní sklo a plochá střecha bez žlábků, zakončená výraznou odtokovou hranou na horním okraji výklopné stěny splývající zádě. Na dobrých aerodynamických vlastnostech se podílejí také všechny detaily, zejména:

- kompaktní čelní stěna s třílamelovou maskou chladiče mezi hranatými světlomety, na niž navazuje bez velkých spár jednoduchý plastový nárazník a pod ním spoiler, v němž je vstupní otvor chladiče vzduchu do motorového prostoru (jen u typů s výkonnějšími motory vstupuje vzduch i maskou chladiče, která je jinak zaslepena),
- uložení čelního skla v plochém těsnění, takřka plynule navazujícím na sousední plochy karosérie,
- boční okna jen nepatrně zapuštěná do rámu, čímž se omezilo odtrhávání proudů vzduchu v místech sloupků karosérie,
- tvar krytu vnějšího zpětného zrcátka,

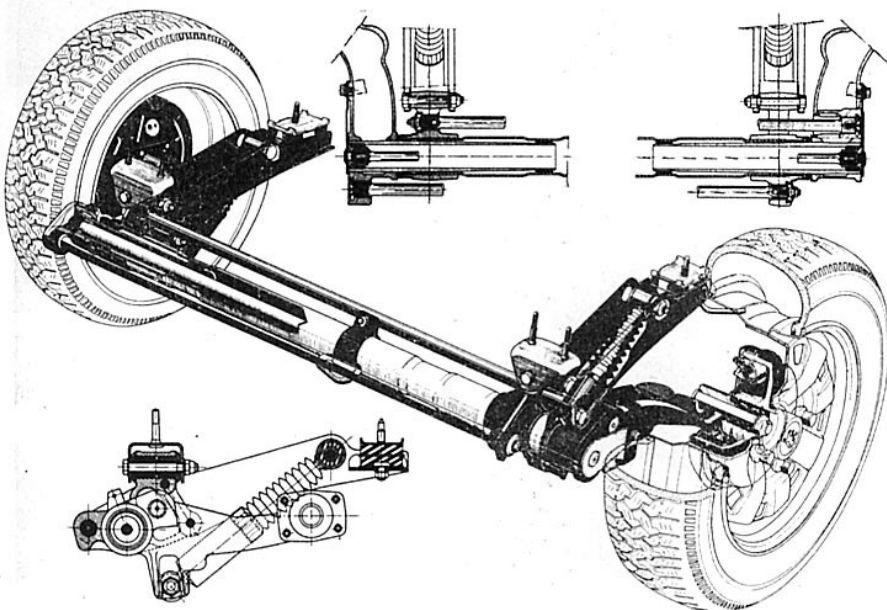
- zadní okno lepené do výklopné stěny,
- nečlenitý spodek vozu.

Neméně náročný byl návrh karosérie z pevnostního hlediska, aby při dostatečné tuhosti a vysoké míře pasivní bezpečnosti byla co nejllehčí. Díky využití počítačové metody tzv. konečných prvků i zkušeností z vývoje prototypu V.E.R.A. se podařilo dosáhnout celkové hmotnosti karosérie 194 kg a příznivého poměru k užitečné ploše vozu, srovnatelného s nejlepšími konkurenčními vozy této velikosti. Jednotlivé díly karosérie jsou z ocelových plechů tloušťky od 0,7 mm do 3,0 mm; jejich vhodným tvarováním se podařilo omezit potřebu hlubokotažných plechů na 18 dílů celkové hmotnosti jen 8 kg. Základem nosného skeletu je podlaha s přídělí a zádí, k nimž jsou přivařeny další díly – rámy dveří, sloupky a střecha. Nejkomplikovanější částí je příděl,

v níž je uložena celá poháněcí soustava s nápravou, řízením a další výstrojí a jež má současně funkci deformací zóny, chránící prostor pro cestující při čelním nárazu. Důležitým dílem je robustní nízko uložená příčka, spojená s příčnou stěnou výztuhami, pokračujícími pod podlahou vozu. K výztuhám, na nichž je uložena poháněcí soustava, jsou přivařeny přední podběhy. Dvojitá spodní část příčné stěny tvoří uzavřený nosník, spojující podélné výztuhy a prahy předních dveří. Díky uspořádání jednotlivých nosných prvků se při čelním nárazu rozkládají působící síly do dvou směrů – zřepdu dozadu a shora dolů. Vcelku s podlahou, v níž je kanál pro vedení kabelů, jsou vnitřní části podélníků. Zádě je navržena tak, aby se co

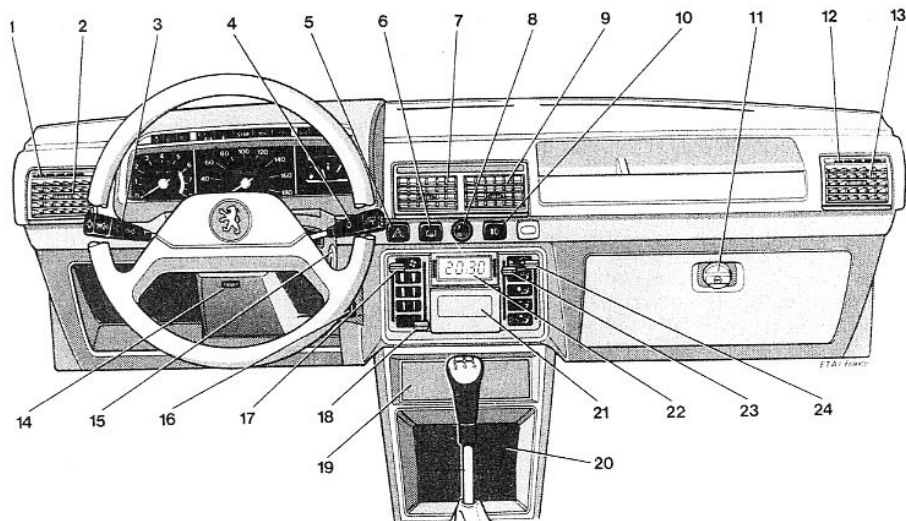
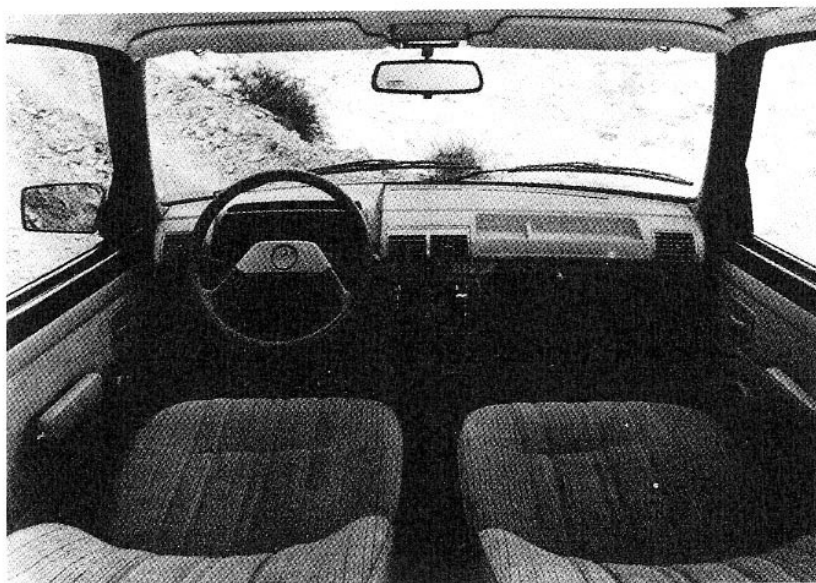


Přední náprava. Spodní příčná ramena jsou podélně vedena rameny stabilizátoru, který je příčně ustaven závěsem, podobným panhardské tyči. Aby se snížilo namáhání horního zakotvení vzpěry McPherson, je její tlumič nesouosý s vinutou pružinou.



nejlépe využilo výhod konstrukce zadní nápravy pro zvětšení objemu zavazadlového prostoru. Jeho boční stěny jsou hladké a vnitřní části podběhů jsou posunuty co nejblíže ke kolům. Plochá střecha má po stranách mělké podélné prolisy, je však bez žlábků, zhoršujících aerodynamické vlastnosti. K nosnému skeletu jsou přišroubovány demontovatelné a pohyblivé části karosérie – přední blatníky, kapota motoru, boční dveře a zadní výklopná stěna. Kapotu lze při práci v motorovém prostoru vyklopit do téměř svislé polohy. V dolní části předních dveří jsou podélné výztuhy, chránící posádku při bočním nárazu.

Prostorově úsporná zadní náprava je montážní celek, přišroubovaný k nosnému skeletu karosérie. Vlečené rameno každého kola je odpruženo samostatnou příčnou zkrutnou tyčí, zakotvenou na protilehlé straně před, resp. za trubkovou nápravnici, již prochází zkrutný stabilizátor. Teleskopické tlumiče jsou značně skloněny a nezasahují nad podlahu zavazadlového prostoru.



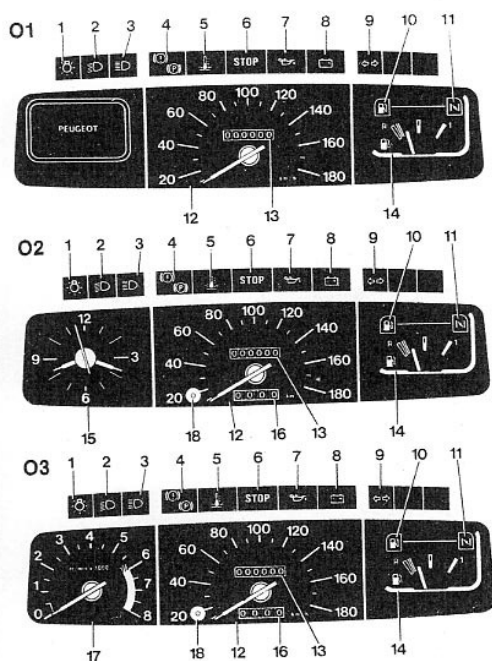
Přístroje jsou přehledně uspořádány ve snadno vyjimatelné nástavbě přístrojové desky před dvouramenným volantem. Ve středním panelu jsou regulační prvky ventilací a a topné soustavy, mezi nimi popelník a nad ním (u typu GT) digitální hodiny.

Velká péče byla věnována zvýšení odolnosti karosérie proti korozi, a to např. i vhodným tvarem spodku, omezujícím ulpívání a hromadění nečistot. Hlavní podíl na výsledku, jenž umožnil poskytování šestileté záruky proti prorezavění, má ovšem použitý materiál a ochrana povrchu. Na 42% celkové hmotnosti karosérie, tj. asi 80 kg, je použito ocelových plechů předem upravených. 21% ocelových dílů je jednostranně elektrolyticky pozinkováno, 17% jednostranně galvanizováno (tzv. plechy Monogal – nejprve oboustranně žárově pozinkované a posléze na vnější straně zdrsňené a zbavené zinku až na 1 μm tlustou legovanou vrstvu ocel/zinek, zvyšující přilnavost katarézně nanášené základní vrstvy laku) a 4% jsou oboustranně galvanizována. Spoje některých plechů ve

Přístrojová deska typu 205 GT: 1 – výstup vzduchu k levému bočnímu oknu, 2 – seřiditelný levý výstup ventilací soustavy, 3 – spínač světlometů, ukazatel směru a houkačky, 4 – spínač stírače a ostřikovače, 5 – spínač varovného osvětlení, 6 – spínač vyhřívání zadního okna, 7 – seřiditelný levý střední výstup ventilací soustavy, 8 – zapalovač cigaret, 9 – seřiditelný pravý střední výstup ventilací soustavy, 10 – spínač koncové mlhové svítilny, 11 – uzavíratelná odkládací schránka, 12 – výstup vzduchu k pravému bočnímu oknu, 13 – seřiditelný pravý výstup ventilací soustavy, 14 – reostat osvětlení přístrojové desky, 15 – spínač skříňka se zámek řízení, 16 – táhlo sytiče, 17 – regulátor topení, 18 – regulátor ventilátoru topení, 19 – místo pro radiopřijímač, 20 – odkládací schránka, 21 – popelník, 22 – digitální hodiny, 23 – regulátor přívodu čerstvého vzduchu, 24 – regulátor rozvodu vzduchu do interiéru.

spodní části karosérie jsou před svařením pozinkovány. Okraje demontovatelných pohyblivých dílů karosérie jsou lemovány a zatmeleny. Po fosfatizaci se celá karosérie v katarézní lázni pokrývá základní vrstvou tlustou 15 μm. Pak se na spodek karosérie (podélní-

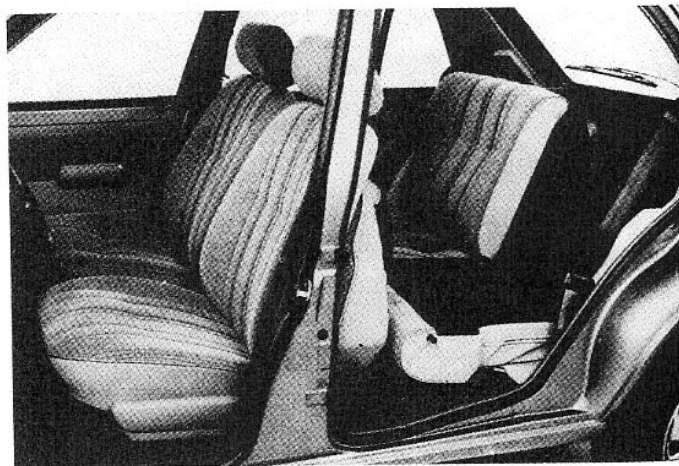
Počínaje modelem GR má Peugeot 205 zadní sedadlo rozděleno na dvě stejné části, nezávisle sklápěcí vpřed. Tak lze interiér uspořádat podle potřeby. Samonavijecí bezpečnostní pásy pro přední i zadní sedadla patří ke standardní výstroji.



Uspořádání přístrojů a kontrolních svítilen – O1 Standard a GL, O2 GR a SR, O3 GT:

1 – kontrolka osvětlení, 2 – kontrolka tlumených světel, 3 – kontrolka dálkových světel, 4 – kontrolka parkovací brzdy a stavu brzdové kapaliny, 5 – kontrolka teploty chladicí kapaliny, 6 – kontrolka „STOP“ (pokyn k okamžitému zastavení), 7 – kontrolka tlaku mazání, 8 – kontrolka nabíjení, 9 – kontrolka ukazatelů směru, 10 – kontrolka rezervy paliva, 11 – kontrolka zapojeného sytiče, 12 – rychloměr, 13 – počítáč kilometrů,

14 – ukazatel stavu paliva, 15 – hodiny, 16 – denní počítáč kilometrů, 17 – otáčkoměr, 18 – nulovací knoflík denního počítáče kilometrů,



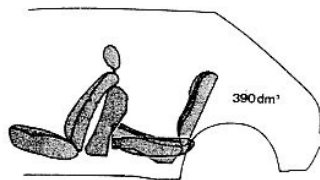
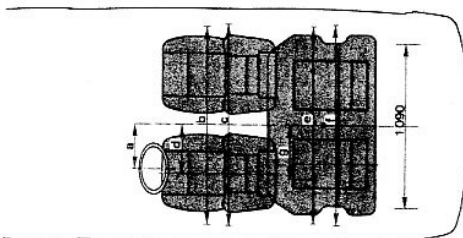
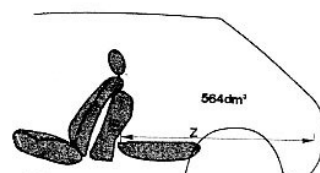
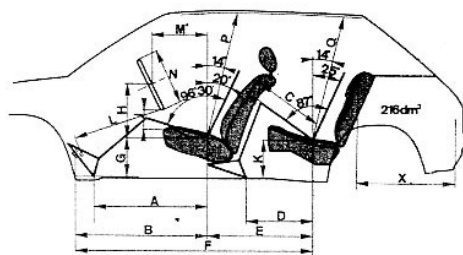


Vnitřní rozměry v mm; A = 761, B = 883, C = 528, D = 532, E = 776, F = 1639, G = 265, H = 366, J = 138, K = 270, L = 586, M = 365, N = 370, P = 868, Q = 830, a = 300, b = 1310, c = 1330, d = 310, e = 1305, f = 1325, g = 325, X = 670, Z = 1290.

ky, podlahu a podběhy) nanáší vrstva PVC vypalovaná při 160 °C, odolná proti otěru. Základní vrstva laku, nanášená na 90 % povrchu karosérie roboty řízenými počítačem, má tloušťku 40 μm, pod metalizované laky 45 μm. Také vrstvu vnějšího laku nanáší roboty, díky nimž se dosahuje stejnoměrné tloušťky po celém povrchu. K posledním operacím protikorozi ochrany patří vystřikání všech dutin speciální pryskyřicí a nanášení další živično-pryskyřičné pružné vrstvy na spodek karosérie.

Poněvadž k základním úkolům vývoje nového vozu patřilo také dosažení co nejvyššího pohodlí, jež je ostatně i významným faktorem bezpečnosti, nebylo opomenuto ani účinné tlumení hluku poháněcí soustavy a podvozku. Nízkofrekvenční složky hluku motoru (< 200 Hz) jsou potlačeny nejen samotným uspořádáním motoru, skloněného vzad do takřka vodorovné polohy, ale i uložením celé poháněcí soustavy v třech pružných blocích, akustickým sladěním sacího a výfukového potrubí a zejména koncepcí nosné struktury karosérie s ohledem na resonance a přenos vibrací. Tlumení vysokofrekvenčních složek hluku (> 400 Hz) si vyžádalo řadu opatření v interiéru vozu:

- mezi kapotou a příčnou stěnou je pryžové těsnění,
- na celé příčné stěně (s výjimkou modelů Standard a GL) je tvarovaná vrstva z polyuretanu, potažená pryží, a všechny otvory pro průchod kabelů, hadic topení aj. jsou utěsněny,
- pod pedály je tvarovaná vložka z textilních vláken, spojující příčnou stěnu s přístrojovou deskou,
- na podlaze je tlustá izolační vrstva (3,5 kg · m<sup>-2</sup>) z textilních vláken s živičným povlakem, na níž je jednodílný koberec,
- strop je obložen tvarovanou polyuretanovou pěnovou vrstvou, pota-



ženou netkaným lisovaným materiálem,

- mezi polici pod zadním oknem a výklopnou zadní stěnou je těsnění omezující pronikání hluku výfuku, a otvory ve vnitřních bočních stěnách jsou přelepeny fólií.

Nízkofrekvenční hluk valení pneumatik (< 150 Hz) tlumí pružná uložení závěsných prvků přední nápravy i montážního celku zadní nápravy.

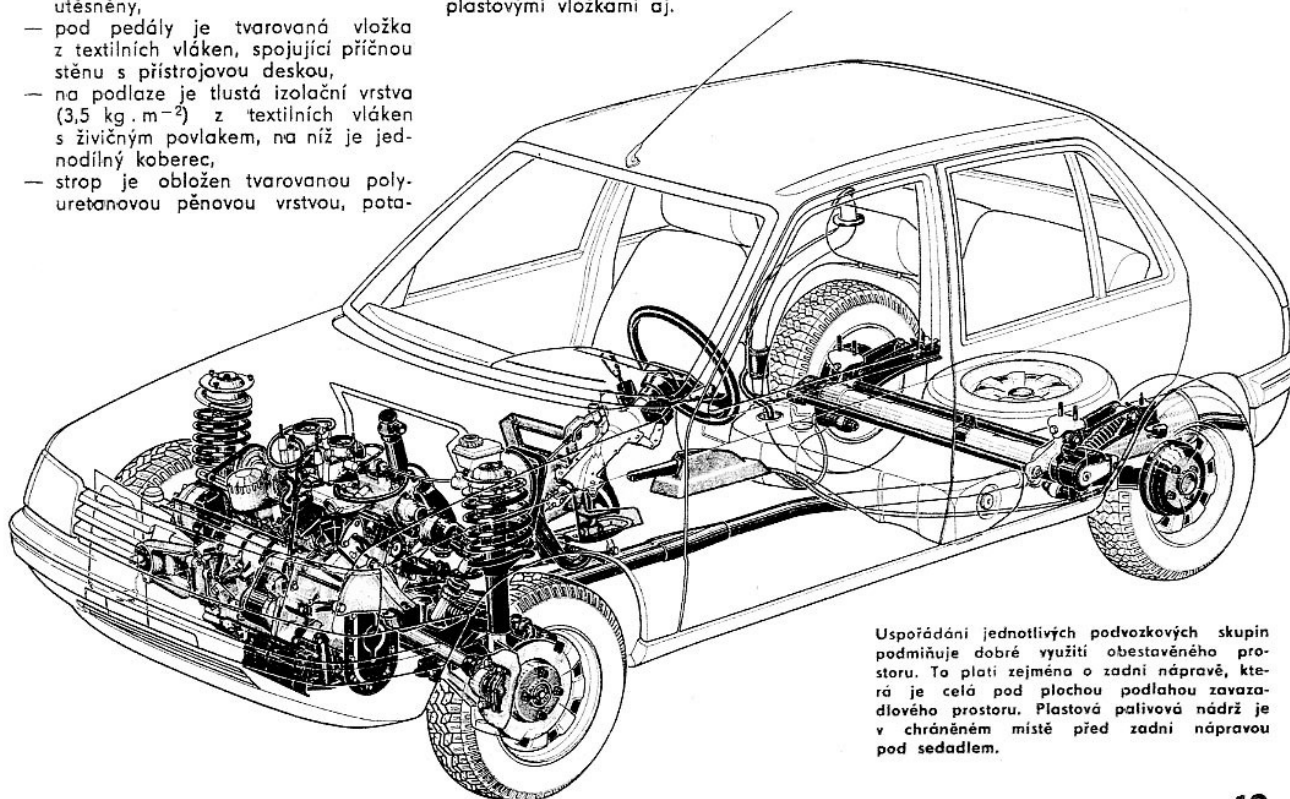
Na potlačení aerodynamického hluku se podílí absence střešních žlábků, ploché těsnění čelního skla, těsnění dveří i umístění odsávacích otvorů ventilační soustavy v dolní části zadních dveří. Z dalších opatření pro zvýšení akustické pohody je třeba jmenovat i snahu o potlačení všech pazvuků pečlivým upevněním veškeré výstroje, kabelů, izolací jednotlivých částí zámků a spouštěcích mechanismů oken plastovými vložkami aj.

## VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ VÝSTROJ

Peugeot 205 patří k vozům, v jejichž konstrukci se výrazněji než dosud uplatňují nové materiály, zejména plasty, výhodné jak úsporou hmotnosti, tak odolností proti korozi a dalšími vlastnostmi. Tak např. na obou náraznících z polyesteru vyztuženého skleněným laminátem se ušetřily proti ocelovým 4 kg. Také přední spoiler a panel pod zadním nárazníkem, do něhož jsou vestavěny koncové mlhové svítlny, jsou z 2,5 mm tlustého polyamidu Minlon, rovněž maska chladiče v barvě karosérie je plastová. Konečně i palivová nádrž, uložená pod zadním sedadlem je z plasty – polyetylenu vysoké hustoty.

Přes malou celkovou délku se konstruktéři snažili uspořádat ve voze co největší prostor pro cestující i zavaza-

Dokončení na str. 38



Uspořádání jednotlivých podvozkových skupin podmiňuje dobré využití obestavěného prostoru. To platí zejména o zadní nápravě, která je celá pod plochou podlahou zavazadlového prostoru. Plastová palivová nádrž je v chráněném místě před zadní nápravou pod sedadlem.

# 205 PEUGEOT

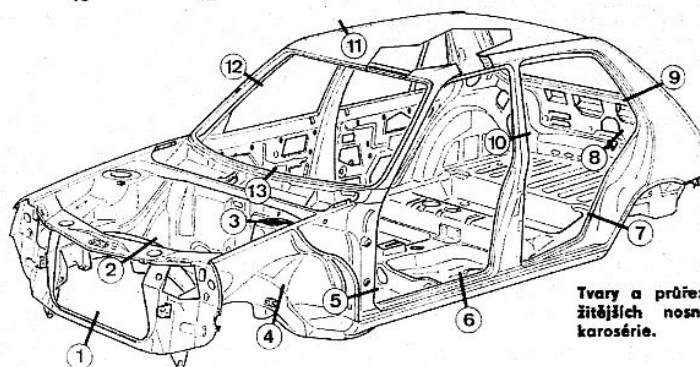
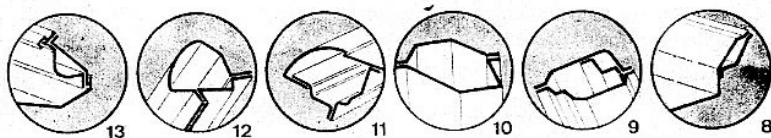
Dokončení ze str. 19

dla a jeho detailním řešením i výstroji splnit požadavky na komfort obvyklé u vozů střední třídy. Karosérie všech typů jsou čtyřdveřové, s výklopnou zadní stěnou a variabilním uspořádáním zavazadlového prostoru, resp. zadních sedadel. Díky dobrému využití obestavěného prostoru mají uvnitř dostatek místa i pohodlí čtyři dospělí osoby, s jistým omezením mohou sedět vzadu i tři. Dojem prostornosti zvyšuje velká zasklená plocha (2,59 m<sup>2</sup>), umožňující dobrý výhled všemi směry (celkový horizontální úhel je 295°). Skla bočních oken jsou jen 3,2 mm tlustá.

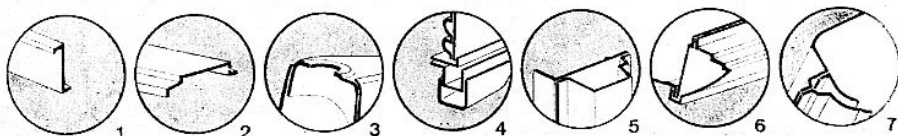
Samostatná přední sedadla mají novou lehkou nosnou konstrukci sedáků, na níž jsou dolní kotevní místa bezpečnostních pásů. Obě jsou posuvná v podélném směru a sklon opěradel, u modelů GR, SR a GT standardně vybavených opěrkami hlav, je plynule seřaditelný. Aby měl řidič co nejvíce pohodlí a mohl co nejlépe přizpůsobit polohu sedadla své tělesné výšce, lze sedadlo zvednout pootočením distančních vložek pod posuvnými lištami o 15 mm a posunout je o 25 mm dále vpřed než sedadlo spolujezdce. Zadní sedadlo má u levnějších modelů sedák i opěradlo jednodílné, u dražších rozdělené na dvě stejné části – jejich sklopením se zvětší objem zavazadlového prostoru více než dvojnásobně; v základním uspořádání a s odkládací plochou pod zadním oknem je však dost skromně dimenzován, díky tvaru je ovšem dobře využitelný.

Plastová přístrojová deska, spojená s karosérií v 5 bodech, je jako celek snadno vyjímatelná a díky uspořádání výstroje je v ní dostatek prostoru pro odkládací schránku a polici. Ve snadno vyjímatelné nástavbě před volantem jsou soustředěny přístroje a kontrolní svítidla. Na středovém panelu jsou regulační prvky nově navržené ventilace a topné soustavy, jejich výkon se řídí nezávislou a plynulou změnou čtyř veličin – teploty a množství dodávaného vzduchu, přívodu čerstvého vzduchu a rozvodu vzduchu v interiéru. Hliníkový výměník s účinnou plochou 320 cm<sup>2</sup> trvale protéká kapalinou z chladicí soustavy motoru, mění se pouze množství procházejícího vzduchu. Dopravu vzduchu podporuje bezhlučný ventilátor s plynulou regulací otáček. Největší dodávané množství vzduchu 360 m<sup>3</sup>.h<sup>-1</sup> stačí k úplné výměně v interiéru každých 20 s. Jízdní pohodu zvyšuje nejen rozdělení dodávaného vzduchu do jednotlivých míst, ale i možnost dosáhnout v prostoru hlavy cestujících o 10 °C vyšší než v prostoru hlavy cestujících.

K zajímavým detailům patří nová konstrukce zámků dveří, uložených v plastových pouzdech, chránících je před znečištěním a korozí. Jednotlivé kovové díly mechanismů jsou odděleny plastovými vložkami, omezujícími hluk. Pro



Tvary a průřez nejúčinnějších nosných prvků karosérie.



spínací skříňku, zámky dveří i uzávěru palivové nádrže je jediný klíč. Jednotlivé modely jsou rozlišeny úrovní výstroje a materiálem čalounění, množstvím odkládacích prostorů (kapsy na jedné nebo obou předních dveřích) atd. S výjimkou základního mají všechny modely elektricky vyhřívané zadní okno se stíračem, modely SR a GT mohou mít za příplatek i elektricky ovládaná okna v předních dveřích. Alespoň zmínku zasluhuje moderní elektrická instalace s jediným tzv. modulovým svazkem kabelů a centrálním rozváděčem, snadno přístupným pod přístrojovou deskou, do něhož jsou soustředěny všechny pojistky, spínací relé světlometů a cyklovač stíračů. Jednotlivé prvky výstroje jsou buď přímo spojeny s tímto rozváděčem, nebo se spojovací jednotkou u některého sdruženého spotřebiče – např. všechny koncové svítidla jsou připojeny k modulovému svazku kabelů u levé svítilny.

## OSVEDČENA POHÁNĚCÍ SOUSTAVA

Pro svůj nový typ zvolil Peugeot poháněcí soustavu, jejíž koncepci a hlavní konstrukční rysy lze směle označit za příklad rozsáhlé unifikace, neboť ji používají všechny francouzské automobily. Jejím základem je čtyřválcový motor uložený napříč a skloněný značně vzad, v jehož spodní části klikové skříň je převodovka se stálým převodem a diferenciálem, vše se společnou mazací soustavou. Tato kompaktní hnací jednotka byla původně vyvinuta pro Peugeot 104 a postupně byly od ní odvozeny další, lišící se objemem motoru nebo počtem stupňů převodovky. Pro nový typ byly zvoleny motory tří různých objemů – 954 cm<sup>3</sup>, 1124 cm<sup>3</sup> a 1360 cm<sup>3</sup>, poslední z nich ve dvou výkonových variantách. Nabízená paleta motorů splňuje současně požadavky výběru vhodného typu podle toho, zda zákazník dává přednost hospodárnosti provozu nebo dynamickým

vlastnostem. Vývojem nejmenšího motoru, zejména změnou tvaru spalovacího prostoru a zvýšením kompresního poměru, se dosáhlo lepšího průběhu točivého momentu při nízkých otáčkách. Méně výkoná varianta největšího motoru je určena výhradně pro Peugeot 205 GR/SR – při vývoji se využilo zkušenosti s menším motorem pro prototyp V.E.R.A. 01, zejména byl použit stejný vačkový hřídel a – až na světlost – i stejné sací a výfukové potrubí. Charakteristika tohoto motoru je pozoruhodná tím, že již při 4300 min<sup>-1</sup> dosahuje 98 % největšího výkonu a točivý moment má dokonce v nezvykle širokém rozsahu otáček od 1500 do 4000 min<sup>-1</sup> hodnoty vyšší než 92 % maxima. Výkonnější varianta tohoto motoru má „tvrdší“ charakteristiku a měrný výkon přes 43 kW.l<sup>-1</sup>, propůjčující typu GT temperament sportovního vozu.

Vývoji všech motorů byla ovšem věnována stejná péče, jejímž výsledkem jsou vesměs velmi nízké spotřeby paliva. Všechny motory mají elektronické bezdotykové zapalování. S výjimkou nejmenšího mají dvojité výfukové sběrné potrubí, jehož délka je přizpůsobena charakteristice jednotlivých typů – u XW7 a XY7 (viz přehled technických údajů) je to 1100 mm (vysoký točivý moment při nízkých otáčkách), u XY8 jen 400 mm (vysoký výkon). Všechny motory jsou vybaveny diagnostickou přípojkou podle evropské normy.

Pro celou typovou řadu jsou určeny výhradně převodovky s přímým řazením – pro oba menší motory čtyřstupňová, pro větší pětistupňová. Zatímco odstupňování převodovek je stejné, pro každý motor je určen jiný stálý převod. Tak např. typ GR/SR s méně výkonnou variantou motoru 1360 cm<sup>3</sup> má „těžký“ stálý převod, s nímž dosahuje největší rychlosti na IV. stupni a V. stupeň má funkci úsporného rychloběhu; mnohem „lehčí“ stálý převod typu GT umožňuje dosáhnout největší rychlosti na nejvyšší rychlostní stupni

a výrazně zlepšuje akceleraci v celém rozsahu rychlostí při všech stupních.

## PODVOZEK

Peugeot 205 má všechna kola nezávisle zavěšena. Přední náprava je dnes už takřka „klasická“ konstrukce McPherson s jednoduchými příčnými rameny vedenými stabilizátorem a pružnicí vzpěrami s nesouosými tlumiči a pružinami. Osa kývání příčné ramene je poněkud skloněna vpřed, aby se potlačilo zaklání vozu při akceleraci. Jedinou zvláštností je příčné vedení stabilizátoru jakousi modifikovanou panhardskou tyčí. Přední kola mají nepatrný, ale stále pozitivní poloměr rejdou.

Zadní náprava je zcela nové konstrukce, převzaté z prototypu V.E.R.A. Kola jsou zavěšena na vlečených klikách uložených na trubkové nápravě, již prochází zkrutný stabilizátor. Každé je odpruženo samostatnou zkrutnou tyčí, uloženou rovnoběžně s nápravou. Teleskopické tlumiče jsou uloženy šikmo a horními konci zakotveny v ramenech nápravnice směřujících vzad, takže nezasahují do podlahy zavazadlového prostoru. Celá zadní náprava je jen 215 mm vysoká, montuje a seřizuje se mimo vozidlo a je ke skeletu karosérie připojena čtyřmi pružnými bloky, tlumícími přenos hluku a vibrací z kol.

Všechny díly zavěšení kol jsou chráněny proti korozi buď pozinkováním, nebo pryžovými manžetami, ložiska kol mají trvalou náplň maziva.

Ostatní podvozkové skupiny jsou obvyklé konstrukce, jak je zřejmé z připojeného přehledu technických údajů. Jedinou zvláštností je zátěžový regulátor tlaku zadních brzd, jenž je součástí brzdových válečků.

## PESTRÁ NABÍDKA VLASTNOSTÍ

Ačkoli se jednotlivé typy nové řady navzájem liší jen nepatrně a všechny mají stejný prostorný interiér, nabízejí značně rozdílné provozní vlastnosti, zejména dynamické. Vzhledem k omezení rychlosti ve většině zemí uspokojí i základní typ s nejmenším motorem. Milovníkům temperamentní jízdy je samozřejmě určen nejvýkonnější Peugeot 205 GT, jenž si jak nejvyšší rychlostí, tak zrychlením nezádá s vozy střední třídy a díky „malé postavě“ je předčí obratností. I když nejmenší spotřebu paliva udává výrobce pro typ GL, jenž zřejmě patří k neúspěšnějším sériovým automobilům vůbec (při průměrné spotřebě ve smíšeném provozu 5,3 l/100 km má jízdní dosah přes 900 km!), ani ostatní typy za ním příliš nezaostávají a ve svých třídách rovněž patří k nejlepším – vždyť i nejvýkonnější GT má průměrnou spotřebu málo přes 7 l/100 km. Peugeot 205 zaplnil mezeru, která zůstala v nabídce vozů této značky po zastavení výroby typu 204. Komplexním vývojem všech jeho

konstrukčních skupin se výrazně zvýšila užžitná hodnota, jejímž měřítkem zdaleka není jen spotřeba paliva. Tím, že výrobce využil i zkušenosti získaných při vývoji prototypu V.E.R.A., urychlil přípravu sériové výroby a mj. prokázal,

že podobné projekty nejsou jen jakýmsi samoučelným konstrukčním cvičením, ale reálným uplatněním pokrokových řešení. A i to je jistě dobrou vizítkou nového vozu, určeného širokému okruhu zájemců. -ef-

## ■ PEUGEOT 205 STANDARD/GL/GR/SR/GT ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

Pětimístný cestovní automobil s motorem vpředu a poháněnou přední nápravou.

MOTOR – čtyřdobý řadový zážehový kapalinou chlazený čtyřválec s rozvodem OHC, uložený napříč nad přední nápravou, skloněný o 72° vzad; blok motoru a hlava válců z hliníkové slitiny, vložené válce; pětikrát uložený klikový hřídel; vačkový hřídel v hlavě poháněn řetězem, ventily ovládnuty vahadly; tranzistorové bezdotykové zapalování; uzavřená chladicí soustava s elektrickým větrákem spínaným termostaticky; tlakové oběžné mazání s plnoprávkovým čističem oleje, se společnou náplní pro motor i převodovku; alternátor 12 V – 750 W, akumulátor 12 V – 25 A.h (Standard, GL), 29 A.h (GR, SR, GT); Standard: typ XV8, zdvihový objem 954 cm<sup>3</sup> (ø 70 × 62 mm), kompresní poměr 9,3:1; největší výkon 33 kW/6000 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 68,7 N.m/2750 min<sup>-1</sup>; spádový karburátor Solex 32 PBISA 12; GL: typ XW7, zdvihový objem 1124 cm<sup>3</sup> (ø 72 × 69 mm), kompresní poměr 9,7:1; největší výkon 37 kW/4800 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 85,3 N.m/2800 min<sup>-1</sup>; spádový karburátor Solex 32 PBISA 12; GR/SR: typ XV7, zdvihový objem 1360 cm<sup>3</sup> (ø 75 × 77 mm), kompresní poměr 9,2:1; největší výkon 44 kW/5000 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 106,9 N.m/2500 min<sup>-1</sup>; spádový karburátor Solex 34 PBISA 12; GT: typ XV8, zdvihový objem 1360 cm<sup>3</sup> (ø 75 × 77 mm), kompresní poměr 9,2:1; největší výkon 59 kW/5800 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 109,9 N.m/2800 min<sup>-1</sup>; dva spádové karburátory Solex 35 BISA 8.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednokotoučová suchá spojka s taliřovou pružinou a mechanickým ovládnutím, uložená na konci klikového hřídele, větší průměr obložení 180 mm; plně synchronizovaná převodovka s řadicí pákou na podlaže, uložená pod motorem ve spodní části klikové skříně spolu se stálým převodem hnací nápravy a diferenciálem; stálý převod mezi motorem a převodovkou třemi čelními koly; a) pro Standard a GL: čtyřstupňová, typ BH 3/4 (3,88 – 2,07 – 1,38 – 0,95 – Z 3,56); b) pro GR, SR a GT: pětistupňová, typ BH 3/5 (3,88 – 2,30 – 1,50 – 1,12 – 0,90 – Z 3,56); stálý převod hnací nápravy čelními koly se šikmým ozubením, 3,87 (Standard), 3,36 (GL), 3,18 (GR, SR), 3,86 (GT); hnací hřídele kol se stejnoběžnými klouby.

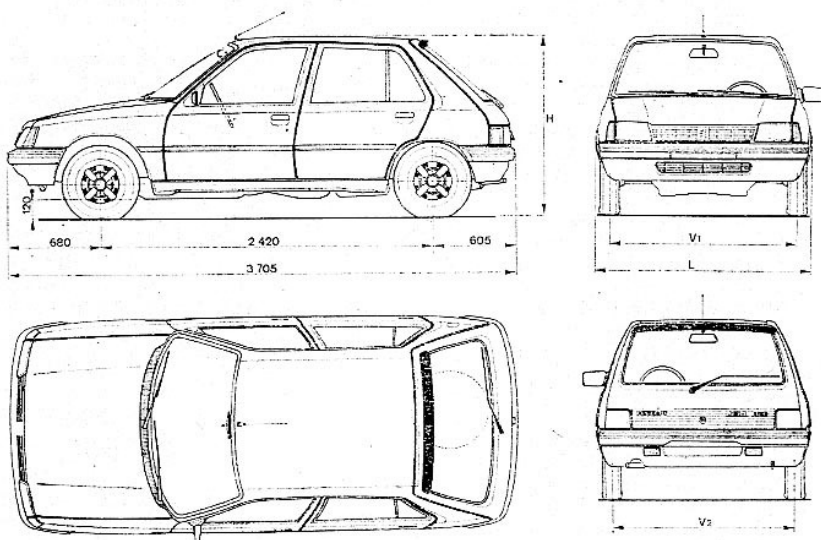
PODVOZEK – bezrámová konstrukce; všech-

na kola nezávisle zavěšena; přední kola na jednoduchých spodních příčných ramenech, podélně vyztužených rameny stabilizátoru, a na pružnicích vzpěrách McPherson, odpružena vinutými pružinami s uvnitř uloženými teleskopickými tlumiči; zadní kola na klikové nápravě s vlečenými rameny, odpružena příčnými zkrutnými tyčemi s teleskopickými tlumiči; příčný zkrutný stabilizátor vpředu u všech typů, vzadu u typů GR, SR a GT; provozní brzdy kapalinové dvouokružové diagonální, u typů GR, SR a GT s podtlakovým posilovačem; přední brzdy kotoučové ø 247 mm, činná plocha obložení 140 cm<sup>2</sup>, činná plocha kotoučů 138 cm<sup>2</sup>; zadní brzdy bubnové, se zátěžovým regulátorem tlaku, ø 180 mm, činná plocha obložení 130 cm<sup>2</sup>, činná plocha bubnů 174 cm<sup>2</sup>; parkovací brzda mechanická na zadní kola; hříbenové řízení s kloubovým hřídelem volantu, celkový převod ve střední poloze 22:1, volant ø 370 mm; ocelová kola s ráfky 4 1/2 B 13 (Standard, GL, GR, SR), 5 B 13 (GT); pneumatiky 135 SR 13 (Standard), 145 SR 13 (GL, GR, SR), 165/70 SR 13 (GT).

KAROSERIE – samonosná ocelová se splyváajícími zadí; čtyřdveřová s výklopnou zadní stěnou.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozchod kol vpředu/vzadu 1350/1300 mm (Standard, GL, GR), 1364/1314 mm (SR, GT), rozvor náprav 2420 mm; délka 3705 mm, šířka 1572 mm, výška při pohotovostní hmotnosti 1376 mm (Standard), 1374 mm (GL), 1373 mm (GR, SR), 1365 mm (GT); světlá výška při celkové hmotnosti 120 mm; pohotovostní hmotnost 740 kg (Standard), 745 kg (GL), 800 kg (GR, SR), 810 kg (GT); užitečná hmotnost 400 kg (Standard), 450 kg (GL), 440 kg (GR, SR), 415 kg (GT); objem zavazadlového prostoru 0,216 m<sup>3</sup> (zadní sedadlo v základní poloze), 0,564 m<sup>3</sup> (zadní sedadlo sklopeno); objem palivové nádrže 50 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI – největší rychlost 134 km/h (Standard), 142 km/h (GL), 155 km/h (GR, SR – na IV. stupni), 170 km/h (GT); zrychlení z 0 na 100 km/h za 18,8 s (Standard), 17,0 s (GL), 14,8 s (GR, SR), 11,6 s (GT); spotřeba paliva podle EHK (při 90/120 km/h a ve městě) 5,1/7,3/6,8 l/100 km (Standard), 4,3/5,8/5,8 l/100 km (GL), 4,6/6,4/6,9 l/100 km (GR, SR), 5,2/7,0/9,2 l/100 km (GT); pro všechny typy palivo benzín Super.



Hlavní vnější rozměry v mm; H = 1376 (Standard a GL), 1374 (GR a SR), 1365 (GT); L = 1562 (Standard a GL), 1572 (GR, SR a GT); V<sub>1</sub> = 1350 (Standard, GL a GR), 1364 (SR a GT); V<sub>2</sub> = 1300 (Standard, GL a GR), 1314 (SR a GT).