

5 euro
7,00

LA PRIMA RIVISTA MOTORISTICA ITALIANA

MENSILE 76° ANNO - N. 1/2/3/4 GENN./APR. 2016

www.rivistamotor.it

Motor

dal
1940

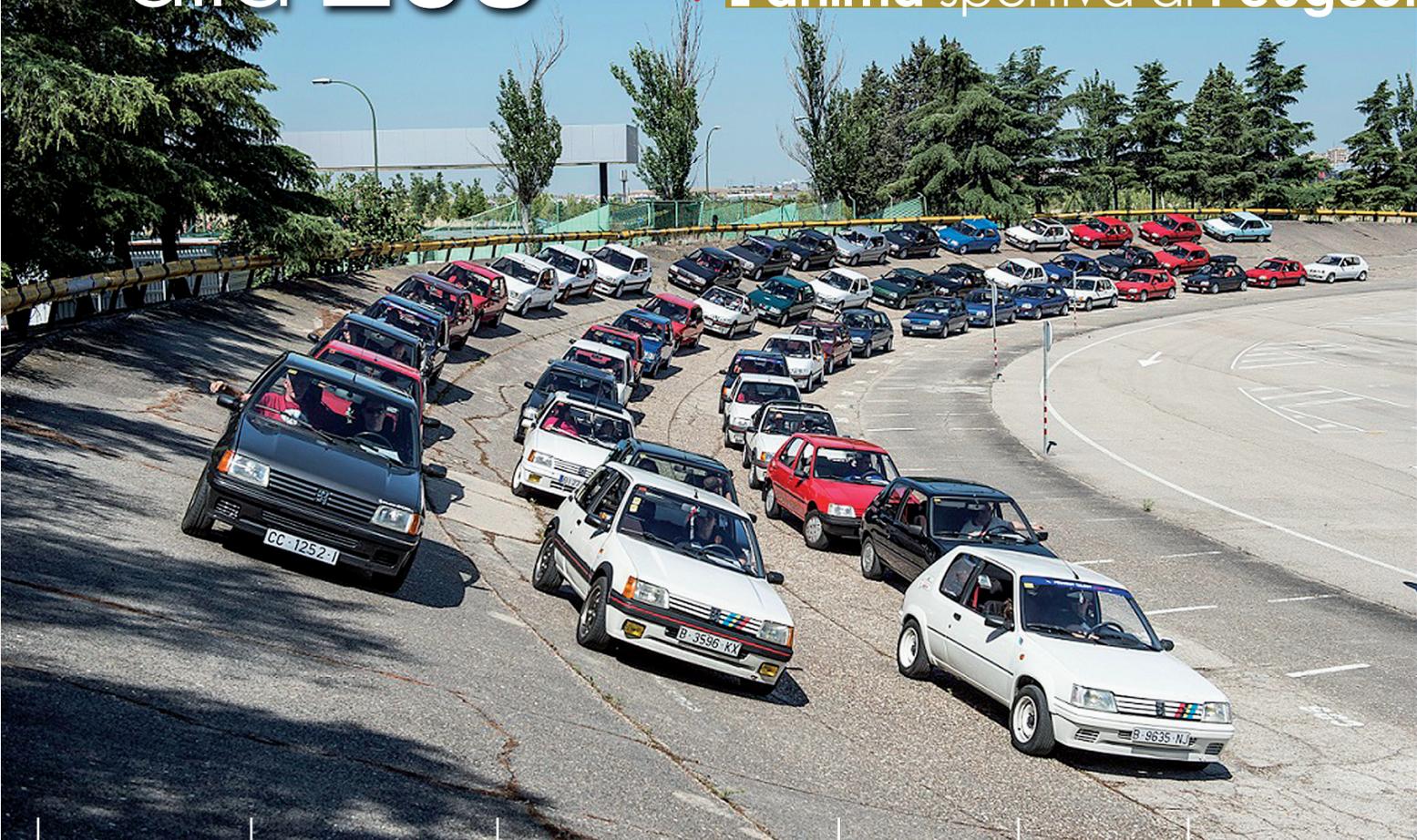
Collection



I numeri
magici:
dalla 205
alla 208

Speciale

L'anima sportiva di Peugeot



La gamma

**Il fenomeno
205 GTI**

**A tu per tu con:
Pupi Amati e
Paolo Andreucci**

**Regina
d'Africa**

**208 T16
Rally**

**La gamma
308/308 GTI**

ROMA MOTOR SHOW Expo&Drive

VALLELUNGA
14 - 15 MAGGIO 2016
INGRESSO GRATUITO



Centro Guida Sicura ACI-SARA
Vallelunga - Roma

organizzato da



con il patrocinio di



partner



special guest



media partner





n. 1/4 - Genn./Apr. 2016
ANNO 75° - n° 2010 dalla fondazione.

Editoriale

4 Perché una monografia sulla vita sportiva di Peugeot di Stefania Favia del Core

Peugeot 205

Testi di Franco Carmignani

- 6 Peugeot 205, numero magico
- 10 La gamma della Peugeot 205 - Liscia, gasata, diesel ed elettrica
- 14 Fenomeno GTI - La 205 più amata
- 18 Peugeot 205 turbo 16 - Campioni del mondo
- 22 La Regina d'Africa
- 24 Le piste del Leone - Il ritorno vincente alla Pikes Peak e alla Dakar
- 26 La prova del Leone - La lunga striscia tricolore di Peugeot
- 28 Presa diretta con i protagonisti dei successi tricolori: Popi Amati e Paolo Andreucci
- 30 Le nuove GTi - 208 e 308



Motor brands

Fondato nel 1940 da Michele Favia del Core
Diretto per 42 anni da Sergio Favia del Core
Edito da: S.E.T. Società Edizioni Tecniche S.r.l.

Amministratore Unico
Corinna Torrenzo

Direttore Responsabile
Stefania Favia del Core

Direttore Editoriale
Michela Favia del Core

Collaboratori
Luca Capomacchia, Franco Carmignani, Marco Cecchinelli, Daniela Cudoni, Fabio Di Pirro, Francesco De Luca, Daniela De Bon, Enrico Pascarella, Ettore Rungo, Ilaria Salzano, Pietro Stampa, Valerio Verdone

Collaboratori Esteri
Luis Alves Azevedo (Brasile), Jean Bernardet (Francia), Jhon Camsell (Gran Bretagna), Philippe De Barys (Belgio), Jean Pierre Gosselin (Francia), Rudolf Karpát (Rep. Ceca), Benny Manocchia (Usa), Hans Müller (Germania), Gunter Stauff (Germania), Manuel Zenobi (Irlanda)

Direzione, Ammin. e Redazione
Piazza Antonio Mancini, 4/G - 00196 Roma
Telefono +39 06 3220209 / +39 06 3233195
Fax +39 06 3233309

Impaginazione, Prestampa e Disegni
Fabio De Simone - www.fabiodesimone.it
E-mail: fds.fds@libero.it

Stampa
Miligraf - Formello (Roma)

Confezione
E.D.P. Di Domenico sas

Distribuzione per l'Italia
Distribuzione Me.Pe. Logistica Milano
Poste Italiane S.p.A., Sped. in abb. Post.D.L.353/2003
(conv. In L.27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 - DCB Roma

Vendita, Arretrati e Abbonamenti

Un numero Euro 5,00
Fascicolo arretrato Euro 10,00
Abbonamento (10 numeri) Euro 50,00
Abbonamento Estero (10 numeri) Euro 100,00
A richiesta è possibile ricevere un modellino di auto da collezione in scala 1:43 al solo costo aggiuntivo di Euro 10,00 per spese di spedizione. (fino a esaurimento)

Modalità di pagamento
Bonifico bancario
S.E.T. Società Edizioni Tecniche S.r.l.
Presso: Monte dei Paschi di Siena (MPS)
Filiale: 8633 Roma Ag. 33
IBAN: IT 61 A 01030 03233 00000659414

Pubblicità
Piazza Antonio Mancini, 4/G - 00196 Roma
Telefono +39 06 3220209 / +39 06 3233195
Fax +39 06 3233309

Autorizzazione della Commissione Stampa della I.W. Alleata n.1910 del 22.11.1944 n.608 Reg. Stampa Trib. Roma. Titolare dei diritti d'autore S.E.T. "MOTOR" - Roma (Italia). Il diritto è riservato (Art. III Convenzione di Ginevra 6 ottobre 1952 - 16 settembre 1955). È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore.

Stampato nel mese di aprile 2016

 Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana



Motor Award



Perché una monografia sulla vita sportiva di Peugeot?



Perché lo sport fa parte del DNA di Peugeot, e con l'occasione del lancio delle versioni 208 GTI e 308 GT, nonché delle versioni GT line disponibili sulla gamma, abbiamo ritenuto interessante far riscoprire ai nostri lettori da dove parte questa passione della Casa del Leone.

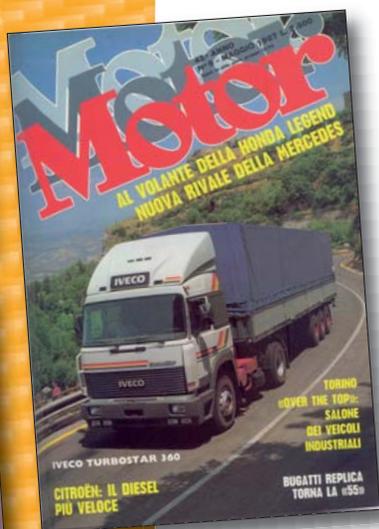
Come vedrete nelle prossime pagine è indiscutibile che con l'arrivo sul mercato dell'automobile della 205, ci fu un rilancio e un ringiovanimento del marchio Peugeot, raccontato anche tramite le pagine di **Motor** che in quegli anni ne fu testimone diretto.

Il passo successivo fu il lancio della GTi, dove "i" stava per iniezione, modello più celebre e amato della gamma e della storia della 205, mentre con il lancio della T16 ci fu il primo approccio al mondo del rally, mondo che a tutt'oggi fa parte di Peugeot.

A fine del 1986 si concluse anticipatamente e in modo forzato l'avventura della Peugeot 205 Turbo 16 nei rally, causa l'esclusione dei Gruppi B per motivi di sicurezza. Ma il "Leone" aveva ancora fame di vittorie e puntò così diretto verso quello che è il suo ambiente naturale, l'Africa dove il Marchio francese poteva già vantare una solida tradizione commerciale e sportiva, grazie ai ripetuti successi delle 404 e delle 504 al Safari, in Marocco e in Costa d'Avorio. Comincia così l'avventura nella Parigi Dakar ed anche alla Pikes Peak.

In questo nostro *escursus* storico-sportivo, abbiamo deciso anche di proporvi un'intervista esclusiva con i due piloti che da sempre sono il simbolo di Peugeot Sport: Popi Amati e Paolo Andreucci il Campionissimo dei rallies tricolori collezionista di titoli con la 207 Super 2000 e l'attuale 208 T16 R5. Buona lettura!

Stefania Favia del Core



PEUGEOT 205 NUMERO MAGICO

La fine degli anni 70 è stata molto delicata per Peugeot. Nel 1976 con un'operazione finanziaria e industriale ad ampio respiro si era costituita la PSA con Citroën e Michelin. Il passo successivo fu l'accordo con Chrysler per rilevare le filiali europee, con tanto di recupero del brand Talbot, ma contemporaneamente il Leone ha cominciato a risentire della crisi economica. Occorreva sicuramente un piano di rilancio e soprattutto di ringiovanimento del marchio, legato per tradizione a una clientela over 40 con l'offerta di prodotti solidi ed affidabili come 404, 504 e 305. La piccola 104 si proponeva come seconda vettura di famiglia, anche se solamente la versione ZS garantiva un plus di sportività evidentemente gradito alla fasce più giovani.

In questa fase cruciale Peugeot ha potuto contare sulle doti di coraggio e creatività del suo management.

A capo di PSA era allora **Jean Paul Parayre** un ingegnere poco più che quarantenne mentre, già Direttore di Gabinetto del Ministro delle Finanze e futuro Presidente della Repubblica Francese Valéry Giscard d'Estaing. È un uomo dalle visioni avanzate che si concretizzano via via nell'adozione della banca degli organi e il concetto di piattaforma. Leader di Peugeot è invece **Jean Boillot**. Non ha nessun legame di parentela con André e Georges Boillot, i due grandi piloti del Leo-



Nei bozzetti gli studi e l'evoluzione della linea e degli interni della M-24.



Aprile 1983

LE ECCELLENTI PRESTAZIONI DELLA VETTURA
CON CUI PEUGEOT PARTECIPA ALLA « GUERRA DELLE PICCOLE »

Un colpo da «205»

Progettata con l'ausilio del computer, la piccola Peugeot si presenta spaziosa, stabile e dotata di un cambio molto preciso. Nelle varie versioni è brillante ed economica. Difficile trovarle difetti consistenti. Sarà la rivale della « Uno » o solo una sorella, come dicono i dirigenti francesi? Certo è che il nuovo modello creerà un certo « scompiglio » nel vivace mercato delle « piccole ».

TAROU DANT (Marocco) — La guerra delle « piccole » è solo agli inizi. Fiat ha appena battuto il primo colpo in Florida con la « Uno » ed ecco che Peugeot risponde in Marocco con la « 205 », vettura già ampiamente descritta nello scorso numero di « Motor ». In casa Peugeot affermano che il campo d'azione non sarà lo stesso e che i due modelli potranno convivere. Vedremo se e come. Sono due modelli validi e naturalmente sarà il prezzo a dire la parola decisiva. Ma vediamo com'è la nuova « piccola » Peugeot nelle sue varie versioni e come si comporta su strada.

Motori - Le motorizzazioni sono quattro e precisamente: 954 cc (45 CV), 1124 cc (50 CV), 1360 cc (60 CV) e 1360 cc (80 CV).

Struttura - La carrozzeria, disegnata in collaborazione tra il Centro Studi Peugeot e la Pininfarina, è gradevole ed alquanto personalizzata, nei limiti di una tendenza verso sagome e profili sempre più simili tra modelli della stessa categoria. Lo spazio interno è ben sfruttato (e quale vettura può farne a meno in questi tempi?) anche se i passeggeri posteriori — ben sistemati quanto a bacino per l'arretramento della spalliera — devono confidare in un arretramento non eccessivo dei sedili anteriori quanto allo spazio per le gambe. Quel che è particolarmente gradevole è il grado di rifinitura, specie del cruscotto. In tempi in cui anche vetture di lusso fanno ricorso a plastiche mal trattate e di colore spiacevole, la 205 si distingue per i materiali allegri e tutto sommato eleganti. Buona la dotazione di accessori — a seconda degli allestimenti — e adeguata la ventilazione. Peccato che le bocchette (orientabili) non si possano chiudere singolarmente.

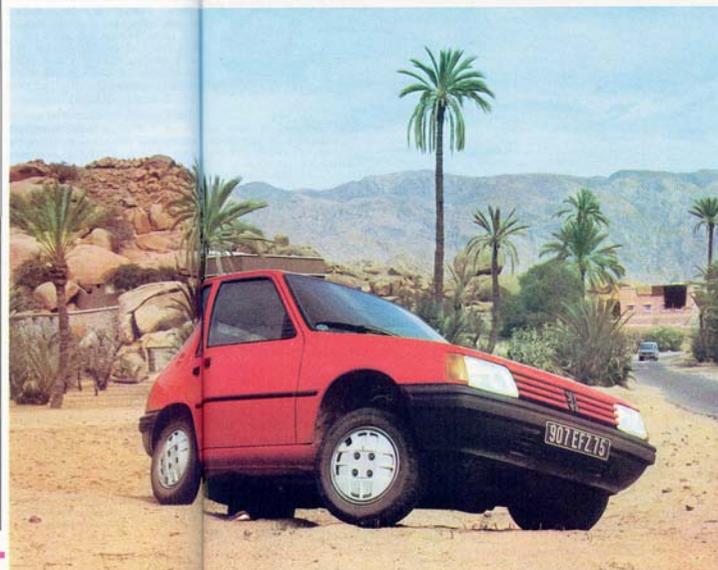
Direzione, freni e cambio - Dotata di un eccellente sterzo (a cremagliera e pignone) ben demoltiplicato, la 205 si avvale inoltre di un sistema frenante di dischi anteriori e tamburi posteriori che nelle versioni superiori (60 e 80 CV) è servo-assistito. Nella versione base da 45 CV e in quella da 50 CV l'assenza del servofreno dà l'impressione di una minore efficacia.

Senza riserve il cambio, forse un po' rumoroso ma maneggevole e preciso. Non è possibile sbagliare l'innesto neanche volendo...

Tenuta di strada - Davvero eccellente, e dire che le dissestate e tortuose strade dell'Atlante marocchino l'hanno messa a dura prova. Merito delle sospensioni anteriori del

La Peugeot « 205 » ha una carrozzeria piacevole e abbastanza personalizzata. I paraurti anteriore e posteriore sono realizzati in SM (uno speciale poliestere) e sono montati su lame in acciaio.

(continua a pag. 36)



re Commerciale, ma presto diventerà Presidente del direttorio "Automobiles". Parayre e Boillot sono i principali "sponsor" del progetto M24 che prende il via il

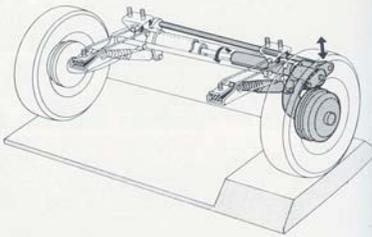
ne nei primi decenni del Novecento, ma conosce tutto del marchio, è infatti dal 1954 che lavora per Peugeot, ed è via via arrivato ai vertici. È attualmente il Diret-

to

UN COLPO DA « 205 »

(continua da pag. 34)

tipo McPherson e di quelle posteriori (derivate da quelle del veicolo sperimentale Vera) collocate totalmente sotto il pianale del bagagliaio (con ammortizzatori ad andamento verticale) con conseguente completa utilizzazione del volume interno del cofano. Le sospensioni sono più flessibili nei modelli meno potenti (954-45 CV e 1124-50 CV) e più rigide in quelli di maggiori prestazioni.



In curva si nota un certo coricamento che però non influisce sulla stabilità.

Prestazioni Sono ovviamente in relazione con la cilindrata e quindi con la destinazione di ciascuna versione. La « 954 » da 45 CV è la più spartana come allestimento ed è destinata al traffico urbano. Ha lo scopo di contenere il prezzo di vendita e i consumi. È più allegra di quanto si potesse pensare, data cilindrata e potenza, e si muove bene nel traffico urbano grazie alla « coppia » a basso regime, e meno nei rettilinei extraurbani dove però raggiunge facilmente una velocità di crociera di 120 km/h. Richiede un accentuato uso del campo nei sorpassi alle velocità medio-alte. La 1124 da 50 CV è stata studiata come vettura complessivamente economica con prestazioni leggermente superiori. Ha quin-

Nel disegno la sospensione posteriore della « 205 » realizzata in modo da consentire il più ampio spazio disponibile per il bagagliaio. Il retrotreno forma un insieme rigido e compatto e viene montato sul veicolo già assemblato e regolato. Nella foto, da sinistra le versioni GR, GT e GL.

di un cambio a 4 marce con piccolo « buco » tra le due. Validi in città e fuori.

(continua a pag. 35)

PREZZI E CONSEGNE IN ITALIA

La « 205 » arriverà sul mercato italiano nel prossimo settembre quando sarà disposto uno stock per pronte consegne, secondo quanto ci ha dichiarato il nuovo consigliere delegato della Peugeot-Talbot Michel Besanceney. Saranno importate versioni con tutti i motori: 45, 50, 60 e 80 CV nonché il diesel di prossima presentazione. Devono essere ancora scelti gli allestimenti. I prezzi saranno collocati tra quelli della 104 (tra i 7 e gli 8 milioni) e della 305 (tra i 9 e i 10 milioni).

Per curiosità riportiamo i prezzi (in lire) resti noti per il mercato francese: le due versioni della 954 costano fra 7.800.000 lire e 8.300.000; le due « 1124 » fra 8.600.000 e 9.200.000; le due « 1360 » fra 9 milioni e mezzo e 10 milioni. La 1360 GT 10 milioni e mezzo. Non sono state fatte previsioni circa i volumi di vendita ma si pensa di superare le 25.000 unità.

DALLA 405 «AUTO DELL'ANNO»
ALLA NUOVA 205 RALLY

PEUGEOT: CHE GAMMA!

Una casa che può vantare tra i propri modelli quella che è stata designata «Vettura dell'Anno», si pone automaticamente in primissimo piano in ogni genere di mostra dell'automobile.

Nel caso della Peugeot, come è noto, la 405, eletta «Vettura dell'Anno 1988», è una vettura ancor più straordinaria. E questo non solo per la bellezza della linea, nata dalla collaborazione ormai solida e tradizionale con Pininfarina, ma anche e soprattutto per la ricchezza della gamma, che è... appena cominciata!

Così, accanto ai primi, validissimi, modelli a benzina — il 1600 cc, e i 1900 cc a carburatori, iniezione e 16 valvole — come hanno potuto ammirare i visitatori del Roma Motor Show, la gamma della Peugeot 405 si sta allargando a macchia.

Sono già entrate in... servizio le nuove 405 Diesel e Turbodiesel, con motore di 1905 cc: la prima, capace di 70 CV e 165 km/h, e di 1769 cc sovralimentato, la seconda, capace di 90 CV e 180 km/h con consumi praticamente simili di circa 6 l/100 km in media UTAC.

Appena entrata in servizio la Peugeot 405 Automatica



Grande successo tra i giovani per la 205 Rally dotata di un motore di 1300 cc da 103 CV.

(continua a pag. 16)

MOTORSHOW 15

UN COLPO DA « 205 »



In alto la « radiografia » della Peugeot 205 e nella foto il vano motore.

ARRIVA LA RALLY E ANCHE LA DIESEL

È già pronta una versione RALLY a 4 ruote motrici con motore centrale-posteriore turbo a 16 valvole da 220 CV. Presentata al Salone di Ginevra esordirà in corsa in aprile e l'anno prossimo partirà cenera alle gare del campionato mondiale Rally. Ne verranno prodotti 200 esemplari, in gran parte nella versione « stradale » meno potente.

Fra qualche mese verrà presentato un motore DIESEL derivato dal nuovo propulsore che equipaggia la Horizon e la 305 e (tra breve la Citroën BX) ma con cilindrata proporzionalmente ridotta e adeguata al peso e alle dimensioni della 205.

Per quanto riguarda il nuovo modernissimo motore progettato in collaborazione con la FIAT (e che forse equipaggerà sia la FIAT « Uno » che la Peugeot « 205 »), è già pronto e manca solo la fase di industrializzazione. Sarà prodotto tra circa due anni sia in Francia che in Italia. Ma i costi di progettazione e sviluppo sono stati divisi — affermano in Peugeot — tra le due aziende.

(continua da pag. 36)

La 1360 da 60 CV è stata concepita per prestazioni superiori sia pur alla ricerca di un compromesso tra queste e i consumi. Fra tutte le versioni della 205 è certamente la più equilibrata. Con una coppia massima di 10,9 kgm a 2.500



Nel fotocolor in alto il razionale cruscotto la cui forma è stata definita da un computer. Nella pagina accanto, a colori, una vista dell'ampio bagagliaio della nuova Peugeot 205.

giri, già a 1.500 giri fornisce un valore di coppia di 10 kgm, cioè il 92% della coppia massima. Realizzato appositamente per le 205, questo motore consente una notevole elasticità di marcia con ridotto uso del cambio.

La 1360 cc da 80 CV è stata concepita per le massime pre-

stazioni. In grado di raggiungere i 170 all'ora, dispone di rapide accelerazioni e di un assetto ottimale in rettilineo e in curva. Ovviamente, quando si spinge sull'acceleratore, i consumi salgono di conseguenza.

In definitiva, pur aspettando di conoscere i prezzi in Ita-

lia, la 205 si presenta con tutte le carte in regola per dar battaglia nel campo delle piccole. E quando tra breve avrà la versione diesel, offrirà una gamma completa per la clientela in questo settore. In definitiva una vettura eccellente per prestazioni, consumi e stabilità.

Sergio Favio del Core



I CONSUMI

Ecco i consumi ottenuti nel corso delle prove dei giornalisti internazionali sul percorso di 470 km sulla catena marocchina dell'Atlante con partenza e arrivo a Taroudant.

Modello	Consumo (litri/100km)
1124 GR (media generale)	7,1
1124 GR (minor consumo)	6,23
1124 GR (maggiore consumo)	7,94
1360 SR (media generale)	7,25
1360 SR (minor consumo)	6,25
1360 SR (maggiore consumo)	8,17

CARATTERISTICHE TECNICHE

Motori	CARATTERISTICHE TECNICHE						
	BASE	GL	GL 1.1	GR 1.1	GR 1.4	SR	GT
cil. cc	954	954	1124	1124	1360	1360	1360
pot. CV	45	45	50	50	60	60	80
rap. compress. coppia mass.	9,3	9,3	9,7	9,7	9,3	9,3	9,3
4 + cambi	7	7	8,7	8,7	10,9	10,9	11,2
fr. ant./post. sospensioni	RM	RM	4 + 4	4 + 4	5 + 5	5 + 5	5 + 5
dischi/tamburi	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM
4 ruote indipendenti							
Prestazioni							
0-100 km/h in sec.	18,8	18,8	17	17	14,8	14,8	11,6
400 m da fermo in sec.	20,7	20,7	20	20	19,2	19,2	17,7
Km da fermo in sec.	39,4	39,4	38,2	38,2	36,4	36,4	33,4
Velocità max km/h	134	134	142	142	150	150	170
Consumi (l. x 100 km)							
a 90 km/h	5,1	5,1	4,3	4,3	4,6	4,6	5,2
a 120 km/h	7,3	7,3	5,8	5,8	6,4	6,4	7,0
ciclo urbano	6,8	6,8	5,8	5,8	6,9	6,9	9,2
media ECE	6,4	6,4	5,3	5,3	5,9	5,9	7,1
Dimensioni							
Lunghezza mm	3705	3705	3705	3705	3705	3705	3705
Larghezza mm	1562	1562	1562	1572	1572	1572	1572
altezza mm	2420	2420	2420	2420	2420	2420	2420

Nel numero 9 di "Motor" del settembre 1983 l'ampia intervista di Sergio Favia del Core a Jean Boillot, nella quale il manager francese illustra le nuove strategie della Casa legate al lancio della 205.

12 luglio 1978 affidato a **Michel Forichon** che ne definisce l'architettura generale finalizzata alla leggerezza e alla guidabilità, compatibile con l'adozione di motori di motori e potenze diverse. Si tratta di creare un modello che possa validamente rimpiazzare la 104, con un'offerta accattivante per una fascia di pubblico molto più ampia. Il "capitolato" indica una lunghezza compresa tra 3,60 e 3,80 metri, trazione anteriore, equipaggiata con diversi motori, sospensioni indipendenti, carrozzeria due volumi e cinque porte, abitacolo a 5 posti. Il design per il quale era stato interpellato anche Pininfarina, viene finalizzato dal Centro Stile di la Garenne diretto da un altro personaggio di spicco come **Gérard Welter**, che è anche il creatore delle sport-prototipo WM per la 24 Ore di Le Mans.

La vettura, inizialmente intesa come 105, viene invece collocata nella linea "200" che tanti successi ha assicurato a Peugeot negli anni.

La nuova 205 ha una linea moderna, affinata in galleria del vento, con linee morbide e non più tese come sulla 104. Interviene lo stesso Roland Peugeot, dal quale arriva il suggerimento di adottare la calandra a tre listelli, i... "baffi del leone"! A sua volta Jean Boillot è affascinato dal design, con un unico appunto: le luci posteriori posizionate ai lati lasciano visibile un ampio pannello dipinto un po' antiestetico. Allora il Centro Stile inserisce un rivestimento particolare, la... «zigrinatura di un porta sapone». D'avanguardia sono anche i materiali, come la resina fenolica utilizzata per i paracolpi, ora in grado di assorbire piccoli urti. L'abitacolo opera di Paul Bracq è pure ricco di innovazioni. La base dei sedili è molto più vicino al pavimento e questa soluzione permette di avere grandi superfici vetrate e una visione panoramica. Sostituiti anche i metodi di costruzione dal fresaggio della maquette assistito dal computer alla macchina triassiale per il collaudo delle sospensioni. Innovativi sono pure i sistemi anticorrosione e i test anti-pollution. A conclusione di questo lungo percorso la 205 ha percorso più di 1.000.000 di chilometri di test intensivi, addirittura 24 ore su 24 nelle condizioni più estreme.

La produzione inizia nel novembre 1982 nello stabilimento di Mulhouse, dove Peugeot ha investito quasi 70 milioni di euro per attrezzare le linee e ben mezzo milione di ore per l'allestimento degli impianti robotizzati. La mia scocca pesa solo 194 chili, ed è composta da 477 lamierati uniti da 2572 punti di saldatura automatici effettuati da 41 robot a sei assi. Tra le innovazioni, il posizionamento e l'incollaggio automatico del cielo interno in materiale sintetico. Il 24 febbraio 1983 c'è finalmente il lancio commerciale della 205 in Francia, mentre a ottobre inizia la commercializzazione in Italia della cinque porte. A fine anno in Italia ne verranno immatricolate ben 5.000 per crescere incessantemente tanto che nel 1989, in piena maturità, saranno 68.500 le Peugeot 205 con targa italiana.

La produzione, prevista inizialmente di 800 vetture al giorno, arriva a 1000 unità al giorno alla fine del 1983 e di 2000 un anno dopo. La produzione sarà avviata anche nelle fabbriche di Poissy, Sochaux, Villaverde in Spagna e persino in stabilimenti tradizionalmente Citroën, come Aulnay e Chausson. Si arriva così a un ritmo produttivo di oltre cinquecentomila unità l'anno, superato ancora nel 1990 con 605.100 unità! diventando l'auto più prodotta in Francia, la più venduta in patria e la più venduta all'estero.

Resterà in produzione fino al 1998 e supererà ampiamente i cinque milioni di unità (5.278.054) un record, che sarà poi battuto solo dalla sua diretta erede, la Peugeot 206.

Numeri magici! M

JEAN BOILLOT: «QUESTI I NOSTRI PIANI PER LA RIPRESA.»

IL LEONE TORNA A RUGGIRE

di Sergio Favia del Core

PARIGI — «Un constructeur sort ses griffes», questa scritta compare da qualche tempo sulle vetture e sulla pubblicità della Peugeot-Talbot. Significa che c'è un costruttore che tira fuori le unghie. Considerando che la Peugeot-Talbot ha passato tempi, duri sia dal punto di vista commerciale e sia da quello finanziario, c'è quindi la sensazione che il leone, nazionale simbolo della Peugeot, sia veramente tirando fuori le unghie in vista di una ripresa che sembra già in atto, almeno su alcuni mercati.

«Questa la sensazione che si rivive nella grande sede di Avenue de la Grande Armée, a Parigi, e che ci viene confermata da Jean Boillot, Vice-Presidente e Direttore Generale di Automobile Peugeot, con il quale abbiamo avuto un colloquio molto serio alla presenza di Corrado Provera, Responsabile delle Relazioni Internazionali».

«In effetti, dice Boillot, abbiamo passato dei momenti molto difficili particolarmente dopo l'acquisto della Sberl, la quale aveva perduto una parte della sua credibilità e, non ritenendo conservare il nome Chrysler».

LA NUOVA PEUGEOT 205 DIESEL — Parigi — La Peugeot 205, che originariamente era un modello unico, è entrata una vera e propria famiglia, dove troviamo vari modelli a benzina e ora un diesel da 900 cc. Si ne provano nei dintorni e al centro di Parigi. La gamma 205 1984 comprende ormai 11 versioni, di cui 7 diesel, che arricchiranno il parco del prodotto della Peugeot. Ricordiamo che attualmente le motorizzazioni disponibili sono: 954, 1124 e 1302 cc a benzina oltre alle 1708 cc diesel.

lar, dove trovare una sua nuova identità. Si può dire che la fusione abbia creato una situazione un po' confusa sotto l'aspetto commerciale e ci sono voluti due anni per rimettere le cose a posto».

(continua a pag. 36)



Jean Boillot, Vice-Presidente e Direttore Generale della Peugeot Automobili.



Aprile 1987

PARLA M. JACQUES PUZENAT DIRETTORE DELLA PEUGEOT ITALIA

Le nuove vie del mercato-auto

È dal Belgio che viene la maggior parte delle vetture «parallele» ed è probabilmente in Belgio che sono nate o hanno preso comunque consistenza le cosiddette «operazioni promozionali»: sconti, rateazioni senza interessi e così via.

Ma dal Belgio viene anche qualcosa di positivo: M. Jacques Puzenat, nuovo Direttore Generale di Peugeot Italia, il quale in precedenza dirigeva proprio la sede belga della Casa francese. Puzenat è un uomo aperto che unisce energia ad affabilità (il che non guasta) ma che ha maturato una profonda esperienza diretta negli aspetti più concreti del mercato automobilistico.

ELIMINATO L'USATO — Tra le cose che ci ha detto una in particolare ci ha colpito: «In Belgio il problema delle auto usate non esiste. Non sono i concessionari delle case a ritirare l'usato. Quando il cliente ha da dare indietro l'auto d'occasione il concessionario si mette in contatto con un venditore specializzato in auto usate (un grossista) il quale gli comunica la quotazione. Perfezionato l'acquisto del nuovo il



M. Jacques Puzenat

cliente si reca direttamente dal grossista che ritira la vettura e la paga. Tutto ciò favorisce notevolmente i concessionari di auto nuove eliminando i fastidi della compravendita e il grosso onere finanziario degli stock di auto usate staccanti per mesi.

«Ma il segreto è evidentemente un altro dato che i grossisti di auto usate esistono anche altrove: quelli belgi sono organizzati per smaltire rapidamente le vetture: la maggior parte vengono esportate sui mercati dell'Africa del Nord e le altre in Francia e infine immesse sul mercato interno».

In Italia le condizioni sono diverse ma Puzenat sta studiando in che modo è possibile trasferire in Italia le esperienze maturate in Belgio.

«Quello belga — prosegue Puzenat — è un mercato aperto, non esistono produttori locali, i venditori sono tra i migliori del mondo (parlano almeno tre lingue) e le campagne promozionali sono un obbligo: quando sono arrivato in Belgio i giapponesi "vendevano" con sconti dell'11 per cento (ora qualcosa in meno) e noi europei eravamo al 7 per cento. Il fatto era (ed è) che appena sospendevi le campagne promozionali le vendite calavano

verticalmente. Ma nel contempo i prezzi erano bloccati: non potevi aumentarli senza autorizzazione governativa».

Ma non è un paradosso, una contraddizione, vendere con sconti e non poter aumentare i prezzi? «Apparentemente sì, ma vede, aumentando i listini ufficiali e apportando poi i ribassi "promozionali" si può ottenere il duplice obiettivo di vendere a prezzi superiori continuando a offrire alla clientela lo sconto desiderato. Penso che in ogni caso i prezzi praticati in Belgio erano inferiori del 18% rispetto a quelli praticati in Francia; ora lo sono ancora del 14».

E veniamo all'Italia. «È un mercato atipico dominato da un unico gruppo con il 62% del mercato, quindi più potente e "difficile" di due o tre diverse singole aziende. E mia intenzione sviluppare una rete di concessionari che insieme al "nuovo" siano "abituali" all'usato: debbono specializzarsi, organizzarsi, attrezzarsi per prendere le auto usate, metterle a posto, munirle di garanzia e rivenderle. È il nostro mestiere: non solo vendere ma anche compere automobili».

«Il secondo punto è l'assistenza: riparazioni, messa a punto, locali adeguati ma soprattutto l'accoglienza del cliente: bisogna saper spiegare il lavoro fatto, illustrare le fatture, in una parola: chiarezza e trasparenza. Se un tempo l'immagine della Peugeot era serietà, affidabilità, robustezza, oggi anche grazie alle vittorie sportive nei rally e nella Parigi-Dakar la nostra immagine è anche sportiva e giovanile».

Infine come prevede il mercato 1987? «Dovrebbe aggirarsi su 1.800.000 unità, qualcosa in meno del 1986. La Peugeot Italia dovrebbe salire dalla quota del 3,6% del 1986 al 4% con un totale di 72.000 unità: 50.000 "205" e 18.000 "309"».



«Un tempo la nostra immagine — dice M. Jacques Puzenat — era legata prevalentemente alla serietà ed affidabilità dei nostri prodotti. Oggi, grazie alle vittorie nei rally e nella Parigi-Dakar, abbiamo aggiunto una immagine sportiva che attira anche i giovani e che si concretizza nelle versioni GTI della 205 e della 309».

Settembre 1983

IL LEONE TORNA A RUGGIRE

In effetti in Francia le cose vanno decisamente meglio ma in altri paesi, fra cui l'Italia, c'è ancora molto lavoro da fare. Sul mercato italiano Talbot (con una buona tradizione e una buona rete prima Simca poi Chrysler) aveva dei buoni volumi di vendita, mentre Peugeot aveva dei volumi più ridotti. Le due marche avevano diverse organizzazioni di importazione e vendita, così diverse e così particolari che non è stato possibile procedere subito alla loro fusione. Ciò ha comportato un ritardo di un anno — un anno e mezzo — che, considerati i problemi sociali e l'andamento alterno del mercato italiano, hanno prolungato i problemi e ritardato la ripresa con pesanti conseguenze sulle vendite. L'operazione di razionalizzazione non è ancora terminata, abbiamo in corso conversazioni con i sindacati, ma contiamo di definire la riorganizzazione della rete prima del lancio italiano della « 205 », che avrà luogo nel prossimo ottobre.

UN SIMBOLO PER LA RIPRESA

Non è una casa che, mentre fino a poco tempo fa erano Volkswagen e Renault le Case emergenti e Fiat e Peugeot quelle in difficoltà, ora la situazione si sta ribaltando. E Jean

Bollot accomuna la Fiat « Uno » e la Peugeot « 205 » (anche se le sue preferenze sono evidenti) come simboli della ripresa delle due marche, trattandosi in entrambi i casi di modelli di piccole dimensioni esterne ma di grande abitabilità interna.

Per quanto riguarda le difficoltà attraversate dal gruppo PSA (Peugeot, Talbot, Citroën) oltre alla difficoltà di riunire due gamme e due reti così diverse, si è dovuto anche affrontare il problema del diesel. « In questo campo, dice Bollot, siamo stati tra i primi ma a quell'epoca il motore diesel era considerato diversamente da oggi ed era usato in prevalenza da rappresentanti di commercio, tassisti e agricoltori. Poi c'è stata la crisi petrolifera, la situazione è cambiata ed è cambiata anche la concorrenza. Abbiamo avuto un periodo di ritardo ma abbiamo costruito uno stabilimento appositamente per il diesel ed abbiamo introdotto il turbo. Ora, con il 1900 della « 305 » e della Horizon e con il 1700 della « 205 », siamo tornati all'avanguardia ».

Per quanto riguarda la gamma il Gruppo ha eliminato la 1510 e si accinge a farla anche con la Tagora che è un modello alla « 604 ». Dai mercati europei scomparirà anche la « 504 ». La gamma unificata Peugeot-Talbot si va così delineando: dalla « 104 » che resterà in produzione perché sarebbe assurdo regalarla alla concorrenza — alla Samba, alla « 205 », alla Horizon, alla « 305 », alla Solara, alla « 505 », alla « 604 ».

LA « 205 » DIVENTA UNA GAMMA

Ma secondo quanto abbiamo appreso l'asso nella manica della Peugeot sarà la vera e propria gamma che deriverà dalla « 205 », un modello progettato per ospitare motori da 1000 a 2000 cc. Agli attuali modelli a benzina (90, 60 e 80 CV) si è aggiunto il modello diesel di 60 CV mentre tra breve arriverà una versione sportiva GTI da 105 CV che farà davvero sensazione. Chi l'ha vista in fotografia ne è rimasto entusiasta, per non parlare delle prestazioni. Inoltre ci sono già la « Rally Turbo 16 » da 200 CV e la « Rally Competizione » con oltre 320 CV. Ma non è finita. Si parla di un diesel con il motore 1900 aspirato (quello della « 305 ») e addirittura di un diesel con il 1900 turbo: pensate quale potrà essere il rapporto potenza.

In attesa che questi programmi d'attacco si completino, la PSA sta recuperando grandi fette di mercato in Francia: dopo il lancio della Peugeot « 205 » (e cioè da marzo a giugno) il Gruppo è salito al 20,5% del mercato francese mentre l'intero semestre la vedeva ancora al 18 per cento e gli ultimi mesi del 1982 addirittura al 17%. Mentre l'anno scorso la Renault aveva il 40% del mercato, la PSA il 30%, e l'altro il resto, ora si è in pratica a un divisione del mercato in tre parti con la Renault che è scesa al 34% e la PSA che è salita al 33%. In Europa la ripresa è stata ritardata dai problemi di cui si è detto ma secondo Bollot si avrà lo stesso fenomeno con sei mesi di ritardo.

LA SITUAZIONE FINANZIARIA

Per l'Italia, come già detto, il mese di partenza è ottobre con l'orga-

Parigi — La 205 diesel ha una potenza di 60 CV e un peso oscillante, a seconda delle versioni, da 870 a 900 kg. Godrà di un rapporto peso/potenza decisamente favorevole e grazie ad esso i risultati, sia di accelerazione che di velocità, sono eccezionali. Particolarmente economica, la Peugeot 205 D consuma 5,9 l/100 km a 90 km/h, 5,2 l/100 km a 120 km/h e 8,1 l/100 km nel ciclo urbano. L'aspetto comfort e sicurezza è stato curato adottando un doppio circuito idraulico di frenata e il serbo freno a depressione. Le sospensioni sono a 4 ruote indipendenti del tipo McPherson.

nizzazione di vendita finalmente unificata e assimilata e con il lancio della « 205 » benzina e diesel.

Un'ultima domanda: quale è la situazione finanziaria del gruppo Peugeot? La situazione finanziaria di tutte le imprese francesi, risponde Monsieur Bollot, si è considerevolmente degradata negli ultimi due anni a causa di un governo che ha penalizzato le aziende riducendo gli usi di lavoro e aumentando gli oneri sociali. E questo riguarda tutte le imprese francesi mentre quelle automobilistiche hanno dovuto subire in particolare i contraccolpi della crisi dei mercati automobilistici. Il più il nostro Gruppo ha risentito la difficoltà della fusione che ha creato problemi che non si possono risolvere se non dopo un paio di anni. Tutto ciò ha comportato perdite che hanno indebolito le nostre strutture finanziarie e questo noi dobbiamo ammetterlo molto sinceramente. Tuttavia i mercati automobilistici (Francia e Italia escluse) sono in ripresa, abbiamo ormai digerito i nostri problemi interni dovuti alla fusione e resta solo l'incertezza del comportamento del governo francese il quale in verità ha tentato di ridurre l'inflazione e il deficit con l'estero.

La nostra speranza è che il governo operi in futuro senza demagogia soprattutto in materia di salari, che i francesi accettino una perdita del potere d'acquisto e che si dia la possibilità alle imprese di poter operare quegli accantonamenti che consentono di finanziare gli investimenti. Noi stiamo facendo la nostra parte ma, come tutte le aziende francesi, abbiamo bisogno soprattutto di non essere ostacolati per divenire competitivi sui mercati internazionali» — sfdc

Irighi — Pur essendo diesel, questo nuovo modello della Peugeot è risultato particolarmente silenzioso. Anche se all'esterno si sente il classico «ticchichio» dei diesel, all'interno dell'auto, anche con il vetro abbassato, il rumore risulta pari a quello di un'auto a benzina. In particolare, il trattamento d'insonorizzazione della 205 a gasolio si avvale di un sistema di una cuffia idro-elastica e la sospensione-motore: filtraggio al comando dell'acceleratore; pannello sotto il cofano motore, di uno stato d'ovatta compressa con funzione di membrana per attenuare i rumori (foto in bianco e nero con pellicola L'FORD).



PEUGEOT 205 130 CV: UNA PICCOLA E GRINTOSA SPORTIVA

INVITO ALLO SPRINT



La «famiglia» delle piccole sportive si è arricchita recentemente di un'altra «bomba»: la Peugeot 205 130 CV. È bene ricordare subito che questa 205 può essere inclusa tra le piccole solo in virtù della sua carrozzeria, identica alla versione due porte dell'affermata berlina francese, ma non per il propulsore, il quale è un 1.9 litri di cilindrata. D'altra parte in questa continua ricerca di «scavalli» due sono le strade obbligate per i costruttori: o far ricorso alla sovralimentazione o ad un aumento della cilindrata. In casa Peugeot hanno preferito percorrere questa seconda strada. La 205 GTI è stata oggetto in questi anni di una continua iniezione di potenza forse dovuta all'esigenza di offrire un prodotto che, oltre a tener testa alla diretta concorrenza, fosse in grado di corrispondere all'immagine sportiva che la casa si è conquistata vincendo gli ultimi due mondiali di rally. Sta di fatto che la 205 GTI, nata nell'84, era capace allora di 105 CV. L'anno scorso la potenza fu portata a 115 CV per arrivare alla versione da

noi provata in grado di erogare ben 130 CV grazie all'aumento della cilindrata da 1,6 a 1,9 litri. L'aspetto esterno della 130 CV è praticamente immutato rispetto alle versioni meno potenti. Sono però bastati i nuovi cerchi in lega per conferire alla vettura una personalità ancora più sportiva ed aggressiva. Nell'insieme comunque la vettura esternamente non cade nel troppo vistoso e piace.

INTERNI E DOTAZIONI

A giudicarla dall'esterno, la vettura è lunga solo 3,7 metri, si sospettano problemi di abitabilità. In realtà la 205 si rivela sorprendentemente accogliente per quattro persone. La GTI vanta una selleria ben rifinita e sedili anteriori ottimamente profilati. La strumentazione è quella completa delle sportive, con termometro e pressione olio motore. Ottima la climatizzazione, dotata di riciclaggio, buono il livello delle finiture non superiori però a

quello di altre versioni della 205. La dotazione degli accessori è notevole, con chiusura centralizzata e vetri elettrici. Bello il disegno del sterzo, dalla impugnatura piccola. Scomoda l'accessibilità ai posti posteriori mentre il portabagagli non è molto capiente.

Il pezzo forte è il nuovo motore di 1,9 litri da 130 CV. È un 4 cilindri completamente in lega leggera con distribuzione monoalbero a camme in testa mosso da cinghia dentata e alimentazione assicurata dall'iniezione elettronica Bosch LE 2 Jetronic. Il motore è posto trasversalmente. Le sospensioni sono a 4 ruote indipendenti. Gli ammortizzatori sono stati ulteriormente irrigiditi. Rispetto alla 115 CV questa versione monta 4 freni a disco con gli anteriori ventilati.

SU STRADA

L'iniezione di potenza conferisce alla Peugeot 205 GTI una grinta eccezionale. Capace di accelerazioni

similanti questa vettura invita ad una guida intuitivamente sportiva purtutto il pilota ad affondare in tutte le circostanze in cui la strada lo consente. Merito senz'altro del nuovo motore la cui vivacità è sottolineata anche da una certa rumorosità; tutt'altro che spiacevole in una vettura sportiva. Tra le doti di questo riuscito propulsore c'è anche l'adattabilità. Grazie, infatti, ad una alimentazione priva di sbalzi, la 205 130 CV si adatta facilmente e senza soffrire a qualsiasi tipo di guida: dall'andatura al piccolo trotto alle brusche, ripetute accelerazioni. Le riprese sono sempre entusiasmanti anche partendo da 1500 giri. Con un propulsore tanto generoso, accoppiato ad un corpo vettura di peso inferiore ai 900 kg le prestazioni non potranno essere ottime. La velocità massima supera i 206 km/h; da 0 a 100 km/h in 7,6 secondi ed il chilometro di fermo è superato in 29,2 secondi. Al di là delle prestazioni assolute, tuttavia, quello che più si apprezza della GTI è il modo con il quale essa si rende possibile. L'assetto della vettura e la sua tenuta sono, infatti, uno dei motivi che maggiormente invitano a sfruttarne le potenzialità. Lo sterzo, un po' duro in manovra, si dimostra preciso e molto diretto in marcia; le sospensioni sono rigide al punto giusto e consentono tenute in curva molto buone; solo sullo sconnesso rivelano i loro limiti dimostrandosi tra l'altro un po' «faticose». La vettura sembra comunque «filologica» sottosterzo e sempre facilmente controllabile. Il cambio a cinque marce ha gli innesti molto dolci e rapporti ben scalati; ha però una leva troppo lunga e gli stessi rapporti appaiono troppo «distanti». In altre parole la manovrabilità non sembra all'altezza della situazione. La frenata è molto potente e richiede un minimo di asseffazione; all'inizio non sembra molto graduale. I consumi sono più che accettabili per la cilindrata: mediamente si percorrono 13 km con un litro.

L'OPINIONE

Tra le piccole «bombe» la Peugeot 205 GTI 130 CV si dimostra molto competitiva. La vettura vanta prestazioni eccellenti ed un comportamento sempre sincero. Motore e sterzo sono le cose che più abbiamo apprezzato. Discutibile per il tipo di vettura la manovrabilità del cambio, troppo lenta. Decisamente piccolo il portabagagli.

Giorgio Gobbo



Maggio 1987

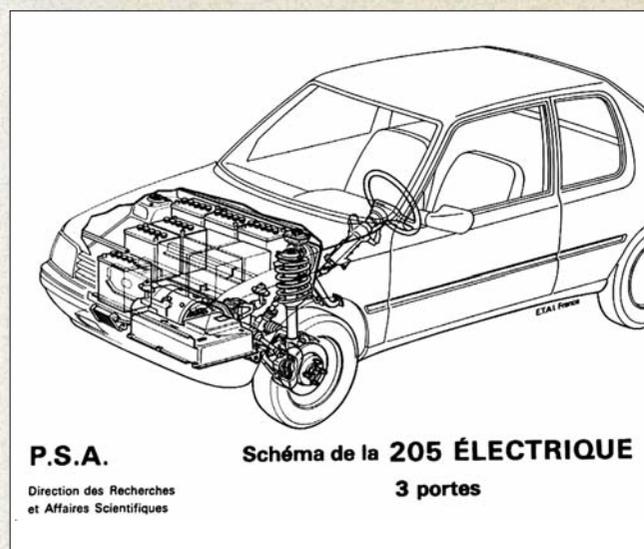
La gamma della Peugeot 205 LISCIA, GASATA, DIESEL ED ELETTRICA



Con la 205, la Peugeot ha avuto il merito di interpretare le moderne esigenze del mercato delle compatte europee. Vettura caratterizzata da una linea piacevolissima, adatta sia al pubblico maschile e femminile, giovane e maturo, con un comportamento spumeggiante e una meccanica affidabile, la 205 ha davvero rappresentato una soluzione intelligente per la grande motorizzazione degli anni Ottanta. In effetti, Peugeot con la 205 ha saputo interpretare tutte le esigenze e le ambizioni della clientela del segmento B. Esempiare in proposito è la varietà di versioni e derivativi con una strategia di lancio scadenzata voluta da Jean Boillot.

La 205 viene proposta inizialmente nel 1983 nella carrozzeria cinque porte, con i motori benzina 954 cc da 45 CV, 1124 cc da 50 CV, 1360 cc da 80 CV e con lo straordinario diesel 1769 cc da 60 CV. L'anno seguente è la volta della prima GTI, la 1,6 da 105 CV e della versione tre porte con i motori 954 cc e 1124 cc benzina e il diesel 1769 cc oltre alla T16 stradale, che completano l'offerta. Nel 1985 c'è l'apparizione della prima versione speciale, la raffinata Lacoste e la commercializzazione di una 205 Van.

Il 1986 è un altro anno importante. La gamma della 205 si arricchisce di nuovi modelli, in marzo la Cabriolet firmata da Pininfarina proposta in due versioni, CT con il motore 1124 cc da 50 CV e CTI con il 1580 cc da 115 CV, che equipaggia anche la GTI. Alle 205 con cambi meccanici si affianca l'Automatica a tre e cinque porte, dotata di un cambio a quattro rapporti e del motore 1.580 cc da 80 CV. E' poi il turno della Junior



I segreti della
Peugeot 205
Elettrica.



Il mondo di Peugeot 205.



La Peugeot 205 Rallye ha avuto un grande successo tra gli sportivi, nella foto è con Andrea Aghini che ha avuto come trampolino di lancio il campionato promozionale Peugeot.



La gamma Peugeot 205 ha previsto anche le versioni cabriolet, in particolare la CT con motore 1,4 con una potenza massima di 85 CV, la CTI con l'1.9 litri da 102 CV, e la CJ con l'1.4 da 75 CV.



Juin 1984



IN ITALIA UNA «PICCOLA» PEUGEOT DALLE MOLTE «CHANCES»
NELLA GAMMA ANCHE UN «DIESEL» MOLTO VIVACE

UNA «205» TUTTA PEPE

La Peugeot 205, ultima nata nella Casa del «leone rampante», è stata sviluppata come conseguenza degli studi fatti con la VERA e per la sua progettazione è stato fatto un largo uso del calcolatore.

Ogni particolare è stato studiato tenendo conto soprattutto della funzionalità e della utilità: nulla è stato lasciato al caso.

Viene prodotta in numerose versioni, a seconda del grado di finitura; con cinque motorizzazioni: 954, 1124 e 1360 con 60 e 80 CV e diesel di 1769 cc. In Italia non viene importato il 1360, da 60 CV.

Esternamente si nota la cura posta per l'aerodinamica (Cx 0,35) a cominciare dalla forma del muso, a punta e con i fari inclinati; il cofano motore è spiovente ed il parabrezza non ha guarnizioni sporgenti, bensì è incollato. Complessivamente la 205, pur rimanendo nei canoni della concorrenza, mostra nelle sue forme una certa personalità, dote rara in un'epoca di appiattimento delle caratteristiche peculiari che distinguono un'auto dall'altra.

AMPIO SPAZIO

All'interno lo spazio in dotazione è notevole e sembra di

stare in una berlina invece che in una vettura media; la posizione di guida, a giudizio personale, è tra le più comode e naturali e permette di avere ogni organo essenziale a portata di mano, di piedi o di vista nel pieno rispetto della fisiologia umana.

Il cruscotto presenta una bella grafica ed un'ottima visibilità. Nelle versioni più lussuose e nella GT sarebbe co-

(continua a pag. 31)

A destra nella foto grande una delle «205» da noi provate, la GT con motore da 1360 cc. Sotto una serie di particolari che mostra la razionalità e compattezza della Peugeot «205».



32

33

tre porte destinata ai più giovani e soprattutto della GTI 1.9, l'"ammiraglia" da 130 CV per veri sportivi. Di vocazione ancora più corsaiola è la Rallye del 1988 dotata di un motore di 1,3 litri da 103 CV! E, a proposito di propulsori a fine anni ottanta arriva la moderna famiglia XU, che comprende anche l'XUD7/K turbodiesel da quasi 80 CV. Gli anni novanta vedono invece tutta una serie di versioni speciali: Look, Open, Color Line, Charro, Arroganze, e la stupenda Roland Garros berlina e cabrio.

La 205, a conferma della sua universalità, ha ricevuto anche una propulsione elettrica. Azionata da un motore a corrente continua di 12 KW alimentato da 12 batterie nickel-cadmio, questo modello che aveva un peso di poco superiore ai 1000 kg, con una velocità di circa 100 km/h è stata al centro del famoso programma di ricerca del Comune di La Rochelle.

Poi, nel 1998 nasce l'erede, la 206, pure destinata a battere tutti i record, come si impone a una Peugeot Serie 200... **M**



prove



portuna la presenza del termometro dell'acqua e del manometro della pressione olio, utili per seguire il corretto funzionamento del motore.

Di ottimo funzionamento la climatizzazione e l'aerazione con temperature differenziate

per testa e piedi e con un volume d'aria notevolissimo.

L'ampia superficie vetrata permette una visibilità senza pecca in ogni direzione, il che torna utile nei parcheggi e nel traffico caotico.

Il sedile posteriore sdoppiato

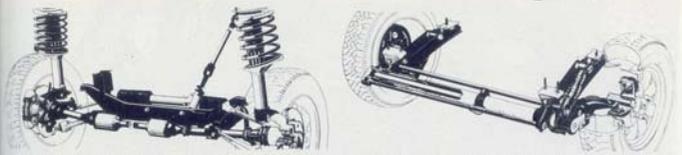
La versione a gasolio della «205» che ha prestazioni e comfort di una vettura a benzina ed in alcuni momenti dà l'impressione di essere dotata di «turbo».

to permette una maggiore flessibilità nelle capacità di carico tenendo conto che il bagagliaio non è molto ampio nonostante la sospensione posteriore di nuovo disegno, senza elementi verticali.

IL MOTORE... « SU MISURA »

La gamma delle motorizzazioni permette di scegliere tra i vari modelli quello più congeniale a seconda delle esigenze: si tratta di quattro cilindri in linea tutti con alberi a camme in testa e con blocco e testata in lega leggera. Principalmente i tecnici Peugeot hanno badato ad ottenere prestazioni, economia d'uso ed elasticità variando le proporzioni a seconda dei modelli per accontentare ogni tipo di richiesta.

Nella prova su strada la Peugeot 205 ha mostrato le migliori qualità nella tenuta di strada e nel consumo ridotto.



Le sospensioni della Peugeot «205» presentano soluzioni tecniche avanzate. Nel disegno a destra è visibile il limitato ingombro di quella posteriore.

Per la tenuta di strada influenzano le sospensioni di nuovo disegno e concezione che permettono un alleggerimento generale, una diminuzione della inerzia in curva per la concentrazione delle masse del veicolo, un minor rollio per le carreggiate più larghe ed un ottimo comfort.

Lo sterzo è pronto e leggero e questo contribuisce sia ad un pieno controllo dell'auto in ogni situazione sia ad una facilità di guida veramente rassicurante; solo nella guida al limite la strada trasmette la irregolarità ma basta stringere la corona con decisione per annullare gli effetti negativi.

I freni, anteriori a disco e posteriori a tamburo, sono azionati da due circuiti idraulici separati a «X» per motivi di sicurezza; potenti ed efficaci in tutte le situazioni a caldo hanno bisogno di una buona pressione sul pedale nelle frenate brusche, e questo ne migliora la modulabilità.

Infine i consumi sempre bassi anche spingendo la 205 al

massimo delle prestazioni confermano la validità degli studi e degli esperimenti compiuti prima di dar vita a questo modello; l'ingegnere umano unito alle infinite capacità del computer hanno assemblato tutte quelle caratteristiche che rendono «riuscita» questa auto.

Fra tutte le Peugeot 205 abbiamo particolarmente approfondito la prova con la GT e la diesel GRD. La GT, con il motore di 1360 cc e 80 CV, è la versione più sportiva tra le 205 e mantiene tutte le promesse che il nome prospetta: lo scatto è la dote migliore che ha, tanto da dare l'impressione di avere più cavalli degli 80 dichiarati. In prima nelle partenze veloci bisogna modulare l'accelerazione altrimenti le ruote pattinano a vuoto e ci si sente schiacciati contro lo schienale del sedile nell'intera progressione delle prime tre marce.

Cronometro alla mano abbiamo rilevato 12 secondi da 0 a 100 km/h ed una velocità massima pari a quella dichiarata

dalla casa ma raggiungibile dopo un buon lancio.

Ben frenata per le sue prestazioni, ha nella tenuta di strada un'altra dote di rilievo: in curva la 205 GT va sui binari tanto da imprimere una forza centrifuga inaspettata. Inoltre la compattezza le dà agilità nei rapidi cambi di direzione e nei percorsi misto-stretti che si rivelano il campo dove dà il meglio di sé.

La 205 GRD monta il motore di 1768 cc con 60 CV derivato da quello montato sulla 305 e Horizon ma migliorato nelle prestazioni e nei consumi.

Nonostante un peso superiore di circa 100 kg sulle sorelle a benzina ha una accelerazione notevolissima per un diesel: da 0 a 100 in 15,5 secondi con una velocità massima di 155 km/h.

Un grande pregio di questo diesel è quello di consumare poco in tutte le condizioni (circa 20 km al litro) e dal momento che il serbatoio contiene 50 litri la 205 GRD è dotata di grande autonomia.

Daniele Conti

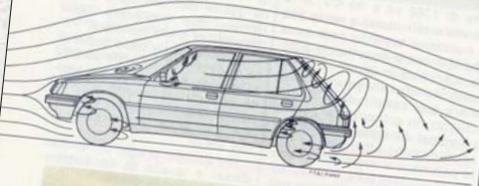
L'ACCOGLIENZA IN ITALIA

Alla Peugeot-Talbot Italia sono... «su di giri». Sanno di avere in mano con la «205» (vedi Motor nn. 4 e 9) una buona carta da giocare in un mercato che recentemente non ha riservato loro troppe soddisfazioni e le prime verifiche sono tutte soddisfacenti. Sia l'accoglienza riservata alla vettura dalla stampa specializzata, che ha scritto molto bene del nuovo modello e soprattutto dell'ottimo diesel e delle innovative sospensioni posteriori, sia (elemento molto più importante) l'interesse mostrato dalla clientela che aveva fruttato, ancor prima della presentazione italiana, circa 8.000 ordini, vale a dire che ancor prima che vedesse la luce da noi, più della metà delle vendite

previste entro la fine dell'83 (14-15.000 auto) erano state già collocate. A Milano, in casa Peugeot-Talbot stanno già rivedendo i conti dal momento che le 25.000 unità previste per l'84 saranno sicuramente insufficienti, soprattutto con quel diavolo di diesel che dovrebbe andar via come il pane. Speriamo che a Mulhouse, dove sono stati investiti 135 miliardi di lire per le attrezzature produttive, si diano da fare — sembrano dire i responsabili italiani della Peugeot — e sappiano tenerci dietro. Del resto la «205» va bene su tutti i mercati e in Francia, dove è in vendita dalla fine di febbraio, circa 110.000 utenti avranno scelto a fine '83 di viaggiare in «205».

COSI' LA «205» IN ITALIA

		BASE-GL	GR	GT	GLD-GRD
Cil.	cc	954	1124	1360	1768
Pot. DIN	CV	45	50	80	60
Cambio-Mot.		4	4	5	4-5
Dim. Pneumatici		130 SR 13	145/82 SR 13	165/70 SR 13	—
Peso		—	—	810	—
Vel. max		—	—	—	—
Cons. a 90 km/h		—	—	—	—
Cons. a 120 km/h		—	—	—	—
Cons. ciclo		—	—	—	—
Prezzo (l. 1000 km)		—	—	—	—



Nei fotocolori due particolari interni della «205». Gli schienali posteriori sono abbattibili separatamente. Nel disegno è evidenziata l'ottima aerodinamica della carrozzeria.



Fenomeno GTI LA 205 PIÙ AMATA



La Peugeot 205 GTI, dove la "i" sta per iniezione, è senz'altro il modello più celebre e amato della gamma e della storia della "due-zero-cinque". La prima GTI appare nel 1984, a un anno esatto dal primissimo lancio della 205. E il primo modello della gamma con più di 100 CV. Dispone infatti del motore XU5J 1.6 litri a iniezione elettronica, in grado di sviluppare 105 CV a 6.250 giri/min., con una coppia massima di 137 Nm a 4.000 giri/min., con una velocità di 190 km/h. E' anche la prima 205 con carrozzeria tre,

anticipando le versioni XE, XR, XT, XLD e XRD, che debuttano in autunno al Salone di Parigi. Il successo è immediato, e due anni più tardi riceve in dote un motore potenziato, l'XU5JA da 115 CV, che equipaggia anche la cabriolet CTI.

Ma il top arriva nel 1987. La Peugeot 205 GTI 1.9 XU9JA da 130 CV a 6.000 giri/min., e 161 Nm a 4.750 giri/min. Con i suoi 206 km/h è la prima 205 in grado di superare i duecento orari, ed è anche la prima a montare quattro freni a disco, ventilati gli anteriori.



Tra i tanti successi della Peugeot 205 GTI il Campionato Europeo Rally Femminile con Pierangela Riva e Maria Grazia Vittadello.



La GTI in pista.



PEUGEOT 205 - GTI: VIVACE E PIACEVOLE

Un nuovo modo di fare la «sportiva»

— Dire GTI vuol dire pensare alla Golf GTI e a farle la concorrenza. In realtà la 205 GTI si colloca in una posizione un po' diversa: sia perché è più piccola e sia perché nel frattempo la Golf si è ingrandita come nel caso della 205 Diesel si è favorito il rapporto peso-potenza mettendo nel cofano di un modello che pesa 850 chili un motore a iniezione di 1580 cc che sviluppa 105 CV e che vanta un CX di 0,34 il tutto con una lunghezza di appena 3,70 metri.

Ma il punto non è solo questo. Il fatto è che la piccola Peugeot sportiva ha una coppia massima alquanto «piatta» (da 3000 a 4000 giri) e quindi già da 2500 giri fornisce un

buon rendimento. Se si limita l'uso del cambio la si può guidare dolcemente e senza essere costretti a fare i corridori. Ma se si intende correre e se si spinge sull'acceleratore lavorando col cambio ecco che la GTI mostra il suo secondo volto tirando fuori tutti i suoi cavalli nascosti e mostrando la sua faccia «cattiva». Il tutto aiutato da un cambio eccellente (le marce «entrano» da sole), da prezzi adeguati e da una tenuta di strada più o meno leggermente sottosterzante che si rivela piacevole e che nelle curve «vivaci» aiuta. Trattandosi di un modello che, pur guidabile da tutti, anche dalle signore, resta pur sempre sportivo, noi consiglieremmo un irri-

gido leggero delle sospensioni, per aiutare la traiettoria in curva, limitare ancora il coricamento (per la verità non eccessivo) e sfruttare meglio la potenza del motore.

In Peugeot sono molto soddisfatti dell'accoglienza della GTI da parte del pubblico francese e prima ancora della apertura della commercializzazione gli ordini erano numerosi. Su un totale di 335.000 «205» che si conta di produrre nel 1984, ci diceva Jean Pierre Payrere presidente del gruppo PSA, contiamo di «fare» dal 10 al 15% di GTI, ma andremo quasi sicuramente al 15%, vale a dire circa 50.000.

In Italia Sergio Mia conta di ven-

derne 2000 in dodici mesi, vale a dire il 7% del totale di vendite delle «205» mentre, se la media della GTI Volkswagen è dell'11% sul totale Golf, la media delle altre sportive tipo Ford Fiesta XR3 e Opel Kadett GTI è sul 2-3% del totale.

LA VETTURA NEI DETTAGLI

Vediamo ora, più in dettaglio, com'è fatta la vettura.

La carrozzeria, a tre porte, conserva lo stesso volume e la stessa abitabilità della 5 porte mentre il motore, 1580 cc di cilindrata, è a iniezione elettronica e sviluppa 105 CV DIN. La

massima velocità raggiungibile è 190 km/h e i consumi comunicati dalla Casa risultano piuttosto contenuti: 5,6 litri ogni 100 km a 90 km/h e 8,7 litri ogni 100 km per il ciclo urbano (Nella didascalia diamo i consumi rilevati nella nostra prova).

Degli accurati studi aerodinamici hanno fatto sì che la «piccola» Peugeot fosse dotata di un nuovo frontale ridisegnato nella parte inferiore, di un retrovisore esterno regolabile dall'interno, la cui forma e posizione, staccata rispetto alla scocca, migliorano lo scorrimento dell'aria in questa zona, di guarnizioni a doppio labbro



Nelle foto alcuni particolari della Peugeot GTI con la quale abbiamo percorso 330 km sulle tortuose strade nell'interno di Alicante e un consumo rilevato di 34,6 litri pari a 9,53 litri per 100 km, cioè una percorrenza di 10,4 km per litro.



La GTI 1.9, che rimarrà in produzione fino al 1994, per poi cedere la sigla anche ai successivi modelli "200" - 206, 207 e 208 - può vantare anche una brillante carriera sportiva, nei rally e in pista, oltre ad essere l'asse portante dei monomarca del Leone. Tra i tanti successi vanno ricordati i titoli femminili italiano ed europeo conquistati da Pierangela Riva, il Campionato Africano rally di Walter Costa e gli exploit di Giancarlo Naddeo nel Campionato Italiano Velocità Turismo.

Ancor oggi la GTI 1.9 continua ad ammaliare gli appassionati e piloti nelle categorie ad essa riservate. **M**



che assicurano un'ottima tenuta stagna fra porte e montanti e di un nuovo «spoiler» posteriore, accorgimenti che hanno portato a risultati più che soddisfacenti, come un CX di 0,34. La 205 GTI entra così quindi nel segmento delle piccole berline sportive, settore che in questi ultimi tempi è risultato in forte crescita e sul quale l'offerta è in continuo aumento. Contro i 4 modelli lanciati nel 1977, ce ne sono stati ben 12 presentati dalle Case automobilistiche nel 1983.



Il raffinato abitacolo della GTI.



lla
mo
ose
con
tri,
con
li.



Peugeot 205 Turbo 16 CAMPIONI DEL MONDO



Con Jean Todt nacque
la Peugeot Talbot Sport
e soprattutto la 205 T16.



Sin dal suo inizio il progetto prevedeva un'estensione da corsa della Peugeot 205 indicata dalla sigla M-24 rallye. Jean Boillot nella sua lungimiranza aveva intuito l'importanza e l'impatto sul mercato del messaggio sportivo legato al nuovo prodotto.

Come terreno di sfida si è puntato sui rally, che al momento godevano di grande popolarità e di uno sviluppo tecnico molto avanzato.

Anche in questo caso si è ripartiti da zero, o meglio da Jean Todt. L'attuale Presidente della FIA che allora aveva appena concluso la sua lunga e ricca carriera da copilota contribuendo alla vittoria della Talbot nel Campionato Mondiale Rally, ebbe l'incarico di creare la nuova struttura dedicata. Nasce così Peugeot Talbot Sport, e soprattutto la... Peugeot 205 T16, alla cui realizzazione collaboreranno i centri di ricerca de la Garenne, Des O'Dell, il "papà" della Talbot Lotus, e altri tecnici di grande valore come Jean Claude Vaucard, André De Cortanze e Jean Pierre Boudy. Come indica la sigla la nuova vettura è equipaggiata con un motore 1.8 quattro cilindri, bialbero sedici valvole, sovralimentato con turbocompressore, che nella versione iniziale sviluppa 320 CV. La "tisedici" segue ovviamente anche la vocazione 4x4 (fa sempre...16!) con la trazione integrale realizzata per mezzo dei differenziali anteriore e posteriore

Due titoli mondiali costruttori,
due titoli mondiali piloti,
16 vittorie su 26 rally disputati,
questo è il fantastico curriculum
della Peugeot 205 Turbo 16.



Settembre 1983

lo sport

PRESTO UNA REALTÀ AGONISTICA
LA NUOVA PEUGEOT 205 TURBO 16

COME NASCE UNA REGINA DA RALLY

Stagione 1981: il Gruppo Peugeot-Talbot coglie il più prestigioso alloro sportivo a coronamento di un impegno e di una presenza da sempre ad altissimo livello. La Talbot Lotus 2200 Gruppo 2 si laurea infatti campione del mondo marche rally, mentre il pilota numero uno del team, Guy Frequelin, è secondo d'un soffio nel campionato riservato ai conduttori, alle spalle di Ari Vatanen al quale ha dato un aiuto decisivi

in Bandama! Un trionfo quasi incredibile, dal momento che è stato ottenuto ai danni delle più potenti vetture di Gruppo 4, ma pienamente legittimo al termine di una stagione brillantissima. Quel trionfo tuttavia segnava anche la conclusione della carriera sportiva della Talbot Lotus 2.2, esclusa in pratica dai nuovi regolamenti in vigore dal 1982 che hanno introdotto i nuovi Gruppi B, A ed N.

A questo punto, desideroso di mantenere alto il fresco prestigio acquisito, il Gruppo Peugeot, che, non dimentichiamolo, ha alle spalle anche tutta una serie di vittorie nelle più impegnative maratone africane come il Safari, il Bandama ecc., ha varato il suo progetto Gr. B.

Il primo passo è stato la nomina di Jean Todd, per anni bravissimo navigatore dei vari Nicolas, Frequelin, Andersson



Un primo piano della nuova Peugeot Gr. B, che è stata presentata al pubblico in occasione del Salone di Ginevra e che si appresta ad affrontare i rallies. In alto la plancia.

ecc., a responsabile delle attività sportive. Poi la costituzione del Peugeot Talbot Sport, la divisione addetta esclusivamente allo sviluppo dei programmi agonistici. Quanto alla vettura (nella sua progettazione cui ha dato il suo apporto Des O'Dell, che aveva già «impostato» la Talbot Lotus 2.2 campione del mondo) è ovviamente basata sul concetto 205, il modello di punta Peugeot per gli anni 80, e racchiude in sé il meglio della tecnica rallyistica attuale, vale a dire motore sovralimentato con turbosoffiante e trasmissione integrale sulle quattro ruote. Rispetto all'Audi, tuttavia, la nuova 205 Turbo 16 si presenta assai più compatta, promettendo di aprire un nuovo capitolo in questa affascinante sfida tecnica e sportiva che sono i rallies mondiali.

L'esordio è previsto per fine stagione, e già da metà '84 la nuova Peugeot dovrebbe es-

(continua a pag. 46)



sport

COUSA C'È DIETRO IL SUCCESSO
DELLA PEUGEOT NEL MONDIALE RALLIES

IL TURBO RUGGENTE

Che la Peugeot avesse, alla vigilia del campionato mondiale rallies, delle grosse chance di aggiudicarsi il titolo era chiaro. La Turbo 16, l'«arma assoluta» messa a punto dalla casa francese, dopo un brevissimo rodaggio, aveva dominato le ultime gare del campionato '84, vincendo via via di seguito i rallies mondiali di Finlandia, S. Remo e Inghilterra.

Anche il pilota, quell'Ari Vatanen già campione del mondo piloti nell'81 proprio ai danni del pilota della Peugeot-Talbot Guy Frequelin, dava ovviamente le massime garanzie. In più, Jean Todt, l'abilissimo «direttore del vapore» di Peugeot-Talbot Sport, non aveva voluto lasciare niente al caso, costruendo intorno a Vatanen una squadra solida, completata dall'altro finlandese, fino a quel momento un talento inesperto, Timo Salonen, e dal pilota di casa Bruno Saby.

Tutto in regola, dunque! E la franca vittoria di Vatanen nel Rally dei Rallies, il Montecarlo, a gennaio non ha lasciato alcun dubbio sul ruolo di grande favorita della casa del «leone rampante».

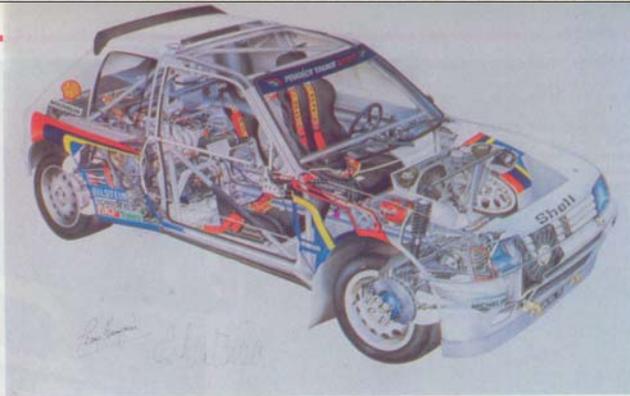
Quello che però ha forse più colpito è stato la dimensione del successo della Peugeot in questo mondiale rallies, che trova ogni anno il modo di esaltare un grande costruttore.

La «Turbo 16» ha infatti vinto, uno dopo l'altro, i rallies di Montecarlo, Svezia, Portogallo, Grecia, Nuova Zelanda, Argentina e Mille Laghi sono le sette perle della trionfale stagione della Peugeot 205 Turbo 16, la nuova «regina dei rallies». Sotto la vettura in azione e a destra lo spaccato.

Perno centrale di questo... programmino vincente, è stato proprio quel Timo Salonen, che si pensava a inizio stagione dovesse più che altro svolgere il compito di spalla a Vatanen. Invece dopo che il caposquadra s'è assicurato il «Monte» e lo Svezia, per poi imboccare una crisi di risultati purtroppo culminata con il brutto incidente in Argentina, il trentatreenne pilota di Helsinki ha «fittato» l'occasione giusta per qualificare la sua lunga carriera, e ha infilato uno dopo l'altro cinque suc-

cessi irridati, che gli hanno valso il prestigioso titolo mondiale piloti rallies, che fa il paio con quello marche conquistato dalla Turbo 16.

(continua a pag. 62)



Montecarlo, Svezia, Portogallo, Grecia, Nuova Zelanda, Argentina e Mille Laghi sono le sette perle della trionfale stagione della Peugeot 205 Turbo 16, la nuova «regina dei rallies». Sotto la vettura in azione e a destra lo spaccato.



Jean Todt, Direttore Sportivo, e Timo Salonen, pilota: il braccio e la mente dei successi mondiali della Peugeot.

60 MOTOR

a treno epicicloideale e il dispositivo di slittamento limitato tipo Ferguson.

La presentazione ufficiale della «tisedici» è affidata a un filmato girato sulla pista di Mortefontaine che mostra la versione da corsa e la 205 di serie. Il 23 febbraio 1983, proprio alla vigilia del lancio commerciale della nuova compatta del Leone, che il pubblico di tutto il mondo può già ammirare al Salone di Ginevra, viene proiettato prima ai concessionari francesi, poi alla stampa. Sono passati quattordici mesi dall'inizio del programma sportivo. Un anno più tardi la scena si ripete. Questa volta Jean Todt può presentare la versione definitiva della Peugeot 205 Turbo 16 e i suoi piloti, già impegnati da mesi nei collaudi. Jean Pierre Nicolas e il campione del mondo 1981 Ari Vatanen che dovranno portarla in gara in cinque gare nel 1984. C'è prima da ottenere l'omologazione in Gruppo B per correre. Per regolamento, Peugeot costruisce duecento (è sempre il numero magico!) esemplari di una versione stradale della «tisedici», denominata proprio Serie 200 – oggi ricercatissima dai collezionisti – pronti a fine marzo. Omologata a partire dal primo aprile 1984, la nuova 205 T16 può debuttare al Tour de Corse, la corsa delle

la trazione integrale, che grazie alla casa francese ha indubbiamente fatto dei grossissimi passi avanti, a conferma di quanto le corse, e in questo caso i rallies, possano ancora, al di là di certe esasperazioni, dare al prodotto.

La Turbo 16, come abbiamo detto più volte, frutto di una programmazione precisa ha rappresentato nell'85 l'evoluzione più avanzata delle quattro ruote motrici, e più in generale della macchina da rallies.

Mentre l'Audi, al suo apparire aveva proposto una vettura di tipo tradizionale, con motore anteriore, e il moto trasmesso da tre differenziali, con la Peugeot si è passati all'impostazione più «corsaiola» di macchina con motore centrale, e la trasmissione realizzata da due differenziali a treni epicicloideali anteriore e posteriore, più un sistema a slittamento limitato Ferguson.

Un sistema che ovviamente precede altri passi avanti che saranno rappresentati dai nuovi Gr.B che correranno nell'86, in grado di assicurare una ripartizione del 30% anteriore e del 70% posteriore, rapporto questo che era possibile variare ancora a 25/75 in assistenza.

Quando al motore, beh qui l'impostazione era meno distante, trattandosi nel caso della Peugeot dell'XUBT trasversale centrale di 1775 cc sovralimentato con turbo KKK, dotato di scambiatore di calore misto (aria/aria più aria/acqua) capace di 350 CV a 8500 giri/min. e di una coppia massima di 45 (!) kgm.

È nato così quello che molti con una felice visione hanno soprannominato il «kart da rallies»: una macchina tremendamente efficace, in grado di scaricare a terra tutta la potenza, e di mettere in grado il pilota di affrontare con il massimo della maneggevolezza e della velocità le curve più impegnative. È così, il «Leone» è tornato a ruggire!

Franco Carmignani

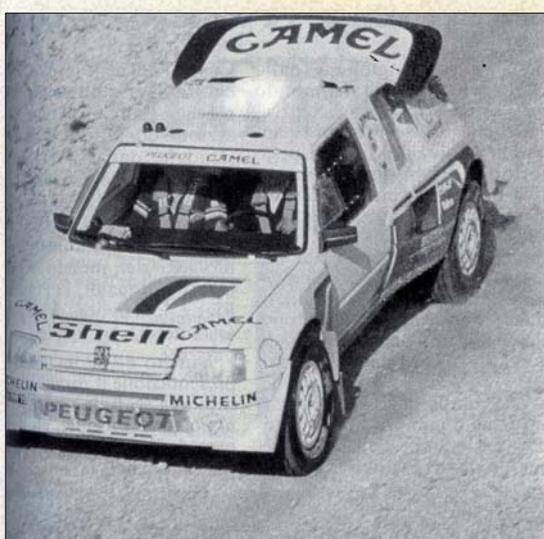
ATTIVITÀ SPORTIVA
DELLA PEUGEOT IN ITALIA

Opera
simp

Due son gli aspetti che hanno maggiormente caratterizzato nel 1985 l'attività sportiva in Italia della Peugeot, che pure ha svolto le prime esperienze sulla Turbo 16 con Gianni Del Zoppo. Da un lato c'è infatti la riconquista del titolo femminile rallies da parte di Pierangela Riva, dall'altra, in pista, la riconferma della spettacolarità e della validità della formula del Trofeo Samba.

Pierangela «Piera» Riva, leccese biondissima di trent'anni, in coppia quest'anno con la padovana Maria

1000 curve, in programma dal 3 al 5 maggio nell'isola napoleonica. L'esordio è più promettente. Vatanen è in testa alla gara al termine della seconda tappa! Poi nella frazione finale è tradito da uno scroscio d'acqua. Il vecchio leone Nicolas è invece quarto. Segue un duro collaudo sui fondi di terra e pietre dell'Acropoli in Grecia. Ma a fine agosto la Turbo 16 è già pronta per vincere la sua prima gara mondiale. Ari Vatanen trionfa nella gara di casa, il Rally 1000 Laghi a Jyväskylä, poi concede il bis al Rally Sanremo e conclude l'esaltante fine stagione con il successo al RAC Rally. Nei due anni seguenti la 205 da rally vincerà tutto quello che c'è da vincere: due titoli mondiali costruttori e due titoli mondiali piloti, con il finlandese Timo Salonen, che raccoglie il testimone lasciato da Vatanen, gravemente infortunato in Argentina, e l'astro nascente Juha Kankkuen. Complessivamente la Peugeot 205 Turbo 16 Gruppo B, nelle versioni Evo 1 e Evo 2, ha vinto in poco più di due anni e mezzo 16 rally iridati su 26 disputati. **M**



alle competizioni ad alto livello! In questa competizione ci è sicuramente un livello di immagine, ma è all'interno dell'azienda dove i tecnici e gli sportivi hanno nuovamente sentito tutti fieri di appartenere a Peugeot. Ora stiamo studiando a quale livello di competizione dedicarci. Sono le possibilità: smettere, facciamoci un campionato mondiale prototipi (F1).

La Peugeot 205 alla Parigi-Dakar.

SENNA DI POI

In questa atmosfera sonnolenta la grande incertezza ancora perdurante è quella della McLaren N° 2.

DAKAR O MONTECARLO?

A proposito di Peugeot, la vittoria della 205 nella Parigi-Dakar, terminata lo stesso giorno del Rally di Montecarlo, chiama direttamente in causa la concorrenza e il futuro di quest'ultima specialità.

Ci affidiamo ancora una volta alle considerazioni di Provera: «Io credo che tra il 1983 e il 1984 Lancia, Audi e Peugeot con i Gruppi B siano riuscite a dare un tale impulso ai rallies, tanto che non solo Montecarlo, come d'abitudine, riusciva a fare notizia, ma anche gli altri round del mondiale, dal Mille Laghi al Nuova Zelanda, dove non si sono mai visti tanti giornalisti al seguito come nelle ultime stagioni. Dunque un intero campionato di undici appuntamenti e non un singolo exploit! Ora con il Gruppo A riteniamo che un tale impatto non sarà possibile. Montecarlo è andata bene, l'interesse sui giornali è stato diviso a metà tra la Dakar e il Rally, ma sarà così anche per un Mille Laghi o un Olympus?».

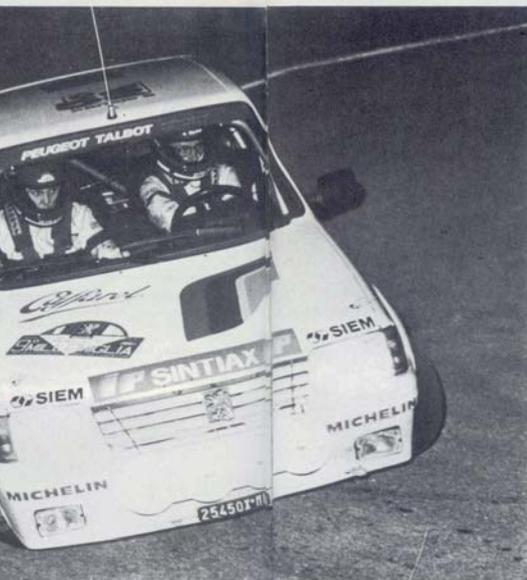
ALFA SPORT: RICOMINCIO DA TRE

L'Alfa Romeo e lo sport: un legame stretto che continuerà immutato anche nella nuova realtà industriale del Biscione.

E d'altra parte i programmi '87 non lasciano dubbi. Il Biscione torna quest'anno in F1 con il nuovo motore di F1 che è affidato in esclusiva alla francese Ligier, che avrà come pilota di punta l'ex ferrarista (!) René Arnoux.

Ci sarà poi l'impegno nel campionato turismo con le 75 Turbo Gruppo A affidate a diversi team semifuoristrada, infine l'avvento della nuova formula Boxer a livello monomarca nazionale.

Beh, non c'è male!



TALIA

zione simpatia

Vittadello, ha ancora una volta entusiasmato con la piccola Peugeot 205 GTI preparata secondo il regolamento di Gruppo A. Pensate, con questa vettura di soli 1600 cc di cilindrata e 145 CV di potenza, nella preparazione della Osella Rally, la Riva è stata in grado di fornire delle prestazioni incredibili non solo a livello di Gruppo A, ma anche nella classifica assoluta. Undicesima al Rally Mille Miglia a Brescia, la Riva s'è piazzata settima assoluta alla Targa Florio, ottava al Rally della Lana, decima a Pianca-

L'attività rallies italiana della Peugeot è stata illustrata dai tanti successi anche in chiave europea dell'equipaggio femminile composto da Pierangela Riva e Maria Grazia Vittadello, con la 205 GTI (nella foto).

vallo con un crescendo di prestazioni che l'hanno addirittura lanciata a livello campionato europeo femminile. Brava davvero!

La Coppa Samba, che si è disputata per il secondo anno in Istia, ha portato il minicircus delle piccole Talbot in giro per gli autodromi italiani, dove si sono avuti ben undici appuntamenti. Novanta CV, velocità di 190 km/h, peso e soprattutto costi contenuti, la Samba ancora una volta si è dimostrata un mezzo ideale per divertire e divertirsi. Ne sa qualcosa quel Giancarlo Naddeo, l'esperto pilota romano, che vanta esperienze di F.3 e di Turismo europeo, che pure ha voluto dedicarsi per un anno intero al Trofeo Samba, proprio perché attratto dalla possibilità di divertimento e dalla



Anno secondo per la Coppa Talbot Samba: il monarca simpatia!



Gianni Del Zoppo e Betty Tognana con la Peugeot 205 Turbo 16 «italiana» hanno vinto il Rally di Sassari.

simpatia propria di questo come di tutti gli altri lembi dell'attività sportiva Peugeot. E il Samba ha ripagato nel modo migliore Naddeo, che si è aggiudicato il titolo succedendo a Francesco Cerulli Irelli. Ma simpatia e divertimento hanno avuto anche tutti gli altri protagonisti del Samba, da Fulvio Bacchelli a Franco Zadotti, da Luciano Baldazzi a Maurizio Milla, da Cesare Rondinelli a Nino Campani, ai giovani

come Massimo Poli e Piero Vivarelli che si sono messi in luce anche quest'anno con il campionato pistaiolo della Peugeot.

Pure interessante, una sorta di Trofeo Samba nei Rallies, è stato il Trofeo Peugeot Talbot aperto alla Peugeot 205 GTI Gruppo N, e alle Samba Gr.A e Gr.N. Pensate, a metà stagione erano ben 175 gli iscritti!

E.C.



LA REGINA D'AFRICA



A fine 1986 si conclude anticipatamente e in modo forzato l'avventura della Peugeot 205 Turbo 16 nei rally, causa l'esclusione dei Gruppi B per motivi di sicurezza. Ma il "Leone" ha ancora fame di vittorie e punta diretto verso quello che è il suo ambiente naturale, l'Africa dove Peugeot può già vantare una solida tradizione commerciale e sportiva, grazie ai ripetuti successi delle 404 e delle 504 al Safari, in Marocco e in Costa d'Avorio.

La sfida è ora il rally-raid, la maratona di 14.000 km da Parigi a Dakar, inventata da Thierry Sabine. La Peugeot 205 Turbo 16 viene adattata e configurata in versione "Grand Raid" con l'allungamento del passo, serbatoi supplementari. Il motore è depotenziato a beneficio della tenuta e del passo per affrontare le Prove Speciali che in qualche caso superano i 500 Km. Un grande lavoro riguarda anche le sospensioni e la corsa degli ammortizzatori, due o addirittura tre per ruota, per assorbire i vari ostacoli e districarsi nel deserto.

La "Grand Raid, dopo aver sostenuto una serie di test in Francia e in Africa, fa il suo debutto alla Parigi-Dakar del 1987, dove Peugeot schiera tre vetture, una per il recuperato Ari Vatanen, una per il kenyota Shekhar Mehta e la terza per l'italiano Andrea Zanussi, autore di una grande stagione nel Campionato nazionale con la T16 Gruppo B.

Le incognite della vigilia si diradano subito. La

L' "astronave
del deserto".



"Grand Raid" riafferma anche nei rally-raid il suo carattere vincente e Ari Vatanen, primo sul traguardo del Lago Rosa può finalmente allungare il suo palmares dopo la brusca interruzione di due anni prima. Dopo una prima puntata alla Pikes Peak, la celebre cronoscalata del Colorado, dove vincerà l'anno seguente con la nuova 405, il pilota finlandese trionfa dieci mesi più tardi sotto le piramidi aggiudicandosi il Rally dei Faraoni. Infine, la Peugeot 205 Turbo 16 si assicura il bis alla Dakar '88 con l'altro finlandese Juha Kankkunen. Poi lascerà spazio alla 405 Grand Raid, e si sposterà, ancora una volta da grande protagonista nel settore del Rallycross. **M**



La Peugeot 205 T16 "Gran Raid" subito vincente alla Parigi-Dakar 1987.

Il ritorno vincente alla Pikes Peak e alla Dakar LE PISTE DEL LEONE



30 giugno 2013: Peugeot torna a vincere la Pikes Peak ventinque anni dopo il primo trionfo con la 405 T16.



Nel 2013 si festeggiavano i ventinque anni dal successo di Peugeot alla Pikes Peak. Nei cinque lustri intercorsi dalla vittoria di Ari Vatanen al volante della spettacolare 405 preparata ad hoc per la celeberrima cronoscalata americana, Peugeot ulteriormente incrementato il suo albo d'oro sportivo. I primi anni novanta sono stati contrassegnati dall'impegno in pista nell'endurance con la 905 Gruppo C, che vince il titolo mondiale nel 1992, ma soprattutto regala alla Peugeot il trionfo alla 24 Ore di Le Mans in quella stessa stagione e l'anno successivo.

Poi, dopo che Jean Todt è emigrato in Ferrari, c'è l'approdo in F1, come motorista con il V10 derivato dalla 905 che equipaggia via via McLaren, Jordan, Ligier e Prost.

Gli anni 2000 sono invece caratterizzati dai grandi ritorni, in gran parte legati ai nuovi modelli della serie "200".

La Peugeot 206 WRC, degna erede della 205 Turbo 16, si aggiudica il titolo mondiale rally costruttori per anni consecutivi, dal 2000 al 2002, e due titoli mondiali rally piloti con Marcus Grönholm. Vince anche il campionato europeo rally con Bruno Thiry e Renato Travaglia, che nel 2002 regala a Peugeot anche il primo titolo italiano assoluto.

Il testimone passa poi alla Peugeot 207, e in particolare alla versione Super 2000 che macina titoli in serie: tre volte nell'IRC (Intercontinental Rally Challenge), un europeo e cinque allori nel campionato italiano.



Intanto con la 908 HDI FAP Peugeot vincerà nuovamente la 24 Ore di Le Mans nel 2009. Ma è con la 208 che il Leone riscopre le sue piste preferite, a cominciare proprio dalla Pikes Peak. Per stupire ancora sui quasi 20 km con 156 curve che portano da 2.862 metri fino al traguardo posto a quota 4.301 metri sulla montagna non lontano da Colorado Springs, Peugeot ingaggia il più grande pilota rally di tutti i tempi, Sébastien Loeb. Al nove volte iridato viene affidata la Peugeot 208 T16 Pikes Peak equipaggiata con il motore A32, sei cilindri a V di 3,2 litri sovralimentato con due turbocompressori, accreditato di una potenza "bestiale": 875 CV a 7.800 con ben 883 Nm di coppia massima. Grazie alla trazione integrale e al cambio sequenziale a 6 rapporti con comandi al volante, il 30 giugno 2013 Loeb riesce a "domare" la belva e demolisce il record, tuttora imbattuto, abbassandolo di oltre un minuto e mezzo con una media di 145 km/h.

A questo punto non rimane che ...la Dakar. Da quel lontano 1990, quando la 405 Grand Raid aveva calato il poker in Senegal, il più famoso dei rally-raid ha cambiato pelle. Dall'Africa ci si è spostati in Sud America, ma le difficoltà sono le stesse, anzi c'è da mettere in conto i passaggi in altitudine, sulle catene andine in Cile e in Bolivia, dopo le lunghe tirate sulle pampas argentine.

Peugeot lancia la sfida questa volta con la 2008. È una sfida importante anche sul piano tecnico. Per la 2008 DKR contrariamente al trend più diffuso, si punta infatti sul sistema 2WD, ovvero sulla trazione posteriori, nella convinzione che questa soluzione che prevede anche ruote di grandi dimensioni e uno scuotimento totale per il gruppo molla (1) - ammortizzatore (2) di ogni ruota sia il sistema migliore per affrontare l'insieme delle difficoltà del percorso. La motorizzazione è costituita da un V6 bi turbo Diesel 2993 cc 24 valvole disposto centrale posteriore capace di 350 CV di potenza e 800 Nm di coppia massima a 5000 giri/min., abbinato a un cambio sequenziale sei marce. Dopo il primo debutto alla Dakar 2015, la DKR ottiene in estate la sua prima vittoria in Cina. Un ulteriore test gara in Marocco ed eccoci alla Dakar 2016, dove Peugeot schiera un autentico "dream team" con il recordman della gara Stéphane Peterhansel, i due pluricampioni del mondo rally Carlos Sainz e Sébastien Loeb, e l'ex motard Cyril Despres, che vincono tappe a ripetizione (9 su 13) e sono stati in testa praticamente per tutta la gara.

Un vero spettacolo che si conclude a Rosario con la vittoria di Stéphane Peterhansel, che aveva partecipato alla sua prima Dakar in Africa nel 1998, l'anno dell'ultimo trionfo della Peugeot 205 T16 Grand Raid... **M**

La Peugeot 2008 DKR il nuovo leone per la moderna Dakar.



16 gennaio 2016 – Rosario (Argentina): Peugeot festeggia il suo quinto trionfo alla Dakar.

Sébastien Loeb impegnato nella celebre cronoscalata del Colorado con la Peugeot 208 T16 Pikes Peak.



La lunga striscia tricolore di Peugeot

LA PROVA DEL NOVE



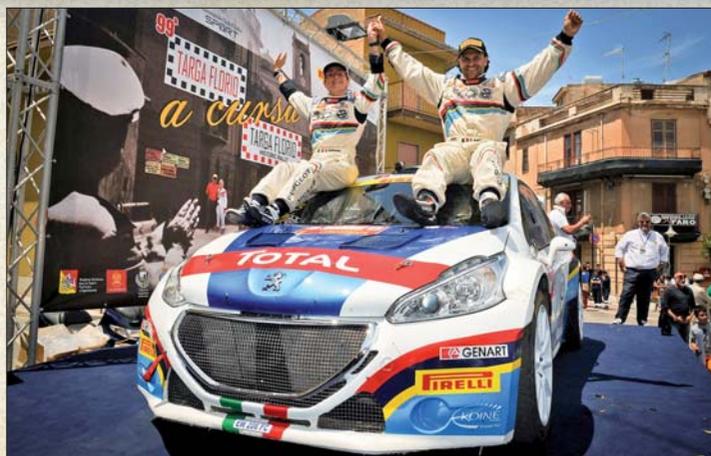
Con nove titoli costruttori e nove piloti Peugeot è il secondo brand più titolato, il primo non nazionale, del Campionato Italiano Rally. Al di là dei numeri a Peugeot va anche riconosciuto un ruolo trainante nella specialità grazie alla qualità delle sue vetture e al sostegno che dà ai giovani e ai piloti privati con programmi dedicati e l'omonimo trofeo promozionale.

In effetti, Peugeot Italia può vantare un lunghissima tradizione in materia. Tutto è cominciato all'inizio degli anni ottanta con i primi exploit legati alla Peugeot 104. Poi sono arrivati i gioielli della serie "200". Con la Peugeot 205 GTI c'è stato il boom del trofeo, mentre la 205 T16 ha regalato a Peugeot il primo

successo assoluto in un rally italiano, a Sassari nel 1985, e una esaltante cavalcata nel CIR '86 con Andrea Zanussi e Popi Amati. E' seguito un periodo di attesa dell'erede, riempito dai cinque titoli consecutivi nel Campionato 2WD con Renato Travaglia prima con la 306 S16 e a seguire con la 306 Maxi. All'inizio degli anni duemila ecco la nuova 206 WRC, e arriva anche il titolo italiano assoluto nel 2002, sempre con Renato Travaglia-Flavio Zanella e il supporto tecnico della Racing Lions. Ma gli exploit più prolungati appartengono alla Peugeot 207 S2000 che vince per la prima volta il Campionato Italiano nel 2008 con Luca Rossetti-Matteo Chiarocci e, per quattro volte di seguito, dal 2009 al 2012 con Paolo Andreucci-Anna Andreussi. Il



Il Leone d'Italia.



Una scena abituale, Paolo Andreucci e Anna Andreucci vittoriosi con la Peugeot 208 T16.

La stagione 2016 è iniziata alla grande con il successo al Rally Il Ciocco.



pilota toscano, dopo una stagione dedicata allo sviluppo della nuova Peugeot 208 R2 per i giovani, riprende la striscia tricolore nel 2014 e nel 2015 con la 208 T16 R5. E' la top car per eccellenza, motore 1.6 quattro valvole per cilindro, alimentato con sistema iniezione diretta ad alta pressione Magneti Magneti Marelli, con 280 CV a 6.000 giri/min. e 400 Nm di coppia massima a 2.500 giri/min.

L'obiettivo immediato della 208 T16 è quello di assicurare la stella dei dieci scudetti tricolori a Peugeot e a Paolo Andreucci e bissare il titolo Junior, vinto nel 2015 da Michele Tassone, con il giovane Giuseppe Testa. Il Leone d'Italia ha ancora...fame e intende stupire, come sempre! **M**



PRESA DIRETTA CON I PROTAGONISTI DEI SUCCESSI TRICOLORI

SERIE A

Di solito si va dalla A alla Z. Nel caso di Peugeot Italia si va dalla A di Paolo "Popi", copilota di Andrea Zanussi - eccola, la Z! - nella stagione esaltante della 205 Turbo 16 e della Grand Raid e ancor oggi collaboratore del team, a Paolo Andreucci, il Campionissimo dei rallies italiani collezionista di titoli con la 207 Super 2000 e l'attuale 208 T16 R5.

POPI AMATI

Ci racconti che cosa è stata e cosa ha rappresentato la Peugeot 205 Turbo 16 Gruppo B e qualcosa delle esperienze con la Grand Raid alla Baja spagnola

La 205 ha segnato un'era particolarmente importante per il marchio Peugeot: dall'enorme successo commerciale ai trionfi nel mondiale rally e successivamente nelle varie Parigi-Dakar.

La versione 205 turbo 16 Gr.B nella sua evoluzione 2 raggiungeva i 600cv con un peso di 980 kg; l'accelerazione era davvero bruciante, 2,8 secondi da 0 a 100 Km/h. La "difficoltà" nel condurre questa vettura stava nel ritardo della risposta del turbo per cui i piloti erano costretti ad accelerare in anticipo calcolando che entro uno/due secondi sarebbe arrivata la "spinta" brutale. Spesso nei rally su fondo sterrato si doveva togliere pressione alla turbina al fine di evitare eccessivi pattinamenti delle ruote anche nei cambi tra quarta e quinta marcia....

Con l'eliminazione dei Gruppi B dai rally Peugeot decise a fine del 1986 di "trasformare" la 205 T16 Gruppo B nella versione Grand Raid per affrontare la Parigi-Dakar e gli altri raid del periodo.

L'auto era più lunga come passo sia per avere un assetto migliore nel fuoristrada estremo che per alloggiare i serbatoi dalla capienza di oltre 400 litri. La potenza era ridotta a circa 400 cv.

Oltre allo sviluppo delle versione Grand Raid nel 1989 insieme ad Andrea Zanussi



Popi Amati (a sinistra) assieme ad Andrea Zanussi.



Zanussi e Amati con la Peugeot 205 Turbo 16 nel 1986, assieme al tecnico Mario Cavagnero e al Direttore Sportivo Claudio Berro.



Paolo Andreucci con Anna Andreussi e la Peugeot 208 T16.



partecipai alla Baja in Spagna che era una gara di 800 Km tutti da fare in prova speciale comprese le assistenze per i rifornimenti durante il percorso!!!

La cosa più impressionante fu il pit-stop: ci cambiarono 4 pneumatici e fecero 300 litri di benzina in meno di un minuto! Non eravamo ai box in un circuito con tutto ciò che serve come in F1 ma in mezzo a dei campi dove, l'allora capo di Peugeot Sport Jean Todt, aveva predisposto uomini e mezzi per seguire e assistere le sue 205 Gran Raid.

PAOLO ANDREUCCI

Lei è il trait d'union della storia sportiva Peugeot in Italia. Ha corso con la 309 GTI, con la 106 XSI, con la 306 S16, con la 207 S2000, con la 208 R2 e con la 208 R5. Cosa significa per un pilota correre con Peugeot, che caratteristiche comuni hanno le macchine del Leone, come ha realizzato il binomio vincente di questi ultimi anni?

Nonostante una carriera molto lunga, con vetture vincenti di molti marchi differenti, ho un rapporto a doppio filo con il Leone. Paradossalmente Peugeot rappresenta due parti ben distinte della mia carriera, quella del debutto e quella gli anni recenti. Da un lato gli esordi ufficiali con la 106 navigato con Popi Amati e dall'altro l'epopea – non riuscirei a definirla in un altro modo – partita nel 2009 con la 207 e ancora in essere con la 208 T16. Idealmente unite quando da avversario mi sono confrontato con altre Peugeot vincenti, due su tutte, la già citata 207 S2000 e la 206 WRC. Quindi correre con il Leone vuol dire prima di tutto instaurare un rapporto particolare con gli uomini di casa madre, un rapporto fatto di lealtà, fiducia e trasparenza... raccontiamo spesso che in Peugeot Sport sembra di stare in una grande famiglia. E' vero. Come è vero che in questa famiglia oltre ai valori citati, i grandi pilastri sono la grandissima professionalità e la grandissima competenza. Fare macchine performanti può essere semplice, vincere e – soprattutto – vincere con costanza e continuità può avvenire solo grazie al cocktail vincente di tutti questi elementi. **M**

LE NUOVE GTI PEUGEOT 208 UNA COMETE



GTI for ever

Il legame con Cesare Cremonini e le sue canzoni non è casuale. La nuova Peugeot 208 è stata protagonista di una serata sulla terrazza del Palazzo dei Congressi a Roma con il cantautore bolognese. ***“E chi non ha mai visto nascere una dea non lo sa, che cos’è la felicità ...”, “Un giorno, non so dirti quando, ci incontreremo io te! Pensare per un attimo di averti ancora, come allora, per dirti una volta di più: I love you, I love you!”***

E questi versi tratti dalle sue canzoni sembrano scritti apposta per la Peugeot 208 GTI, l’erede più recente dello spirito

GTI creato a suo tempo dalla 205. Equipaggiata con il motore 1.598 cc 16 V da 208 CV con 230 km/h come velocità di punta e 6,5 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h, e dotata di un raffinato abitacolo di taglio sportivo ricco di specifici decori, la GTI è ovviamente la punta di diamante della gamma dell’attuale Peugeot 208. Sul mercato già da un anno si distingue per le linee più “muscolose” e per quei gruppi luminosi posteriori “ad artiglio” – parliamo sempre di un leone! - 3D a Led, e i cerchi in lega.

Oltre ai diversi pack di personalizzazione, sono da ricordare tra le altre tonalità

esterne tipo Matt l’“Ice Silver” e “Ice Grey”, in grado di creare un preciso effetto in rilievo.

Nello specifico la gamma si compone delle versioni tre porte negli allestimenti Access, Active, Allure, GT Line, GTi e GTi by Peugeot Sport e cinque porte (Access, Active, Allure e GT Line).

L’offerta motori di Nuova 208 è costituita da ben nove unità: sei benzina, con cilindrata da 999 cc a 1598 cc e potenze da 68 CV a 208 CV, e tre 1.6 Blue HD, con potenze da 75 CV a 120 CV.

I prezzi sono a partire da 12.400 Euro, bolli e tasse escluse. **M**



Peugeot 208 un fascino irresistibile.



PEUGEOT 308GT BUON VIAGGIO



La Peugeot 308 GTI.

Guidare la nuova Peugeot 308 GT è un'esperienza quanto mai gratificante e istruttiva. Consente di apprezzare le eccellenti doti telematiche e di motore, all'insegna del piacere di guida e della sicurezza, ma anche di toccare con mano i progressi compiuti dall'automobile, e in questo da Peugeot negli ultimi decenni.

All'interno, oltre ai rivestimenti in pelle, degni di un'ammiraglia executive, con sedili accoglienti, dotati di comandi elettrici, spicca il volante, ugualmente rivestito in pelle, con la caratteristica razza metallica e le altre due con i comandi dei vari sistemi, radio ecc. Il diametro è insolitamente ridotto per due buoni motivi, la migliore lettura dei quadranti spostati alle estremità del quadro, e una posizione di guida più ergonomica. Più grande è in vece lo schermo centrale multimediale touchscreen, e qui c'è tutto il top del lungo lavoro di sviluppo di Peugeot nel campo dell'interfaccia con il pilota, che può controllare e comandare facilmente ventilazione, aria condizionata, telefono, radio ecc. Poi, quando con la leva del cambio, elegante

Gli interni



ed ergonomica, si inserisce la retromarcia, ecco che sullo schermo si attiva la proiezione della telecamera di supporto alla manovra, con linee guida ancora più definite, ampie e profonde. Uno spettacolo da non...perdere, per un parcheggio in assoluta tranquillità.

Altre due chicche sono il pulsante di start

& stop, con la chiave che serve ora da trasmettitore, e il comando del freno di stazionamento, ridotto a una semplice leva orizzontale, con tanto di luce di conferma, e ancora le prese 12V e USB.

All'esterno si possono apprezzare i più recenti stilemi Peugeot, e una linea complessiva, resa più marcata dai proiettori a led e



La 308 GT.

dai cerchi in lega da 18", che determina una silhouette che raccoglie ugualmente i più avanzati sviluppi di carrozzeria.

Infine, anche il motore 1.6 THP da 205 CV e 285 Nm di coppia disponibile da 1750 a 4500 g/min. raggiunge il suo elevato livello di prestazioni, un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi, grazie al turbocompressore Twin-Scroll (con due canali di alimentazione dei gas di scarico) caratterizzato da una reattività istantanea sin dai bassissimi regimi, l'iniezione diretta benzina fondamentale per ottimizzare le strategie di combustione e l'alzata variabile delle valvole di aspirazione, accoppiata alla sfasatura degli alberi a camme di aspirazione e di scarico (tecnologia VTi, Variable valve and Timing injection).

Insomma, per dirla ancora con Cremonini, "Buon Viaggio"!

Poi, se non ci si accontenta si può salire finalmente sulla GTI. Due le possibilità di scelta a livello motorizzazione: il THP 250 S&S da 250 CV o il THP 270 S&S da 273 CV.

Quando si dice Peugeot GTI... **M**

La 308 GTI e la versione più estrema 308 GTI by Peugeot Sport.



La 205 e la pubblicità



PEUGEOT 205 GTI

Lo scatto dei 190 Km/h.

Missione: Vincere in sportività con il massimo dei confort.

Armi segrete:
 Velocità di spunto a 190 Km/h - chilometro da fermo in 31".
 Potenza del 1.580 cm³ e 105 CV DIN.
 Risposte immediate con cambio a 5 marce sincronizzate.
 Efficacia di intervento con freni anteriori a disco ventilati e pneumatici 185/60 HR 14.
 Temuta di strade formidabile grazie a sospensioni anteriori.

Tipi Mc Pherson e barre antirullo.
 Riserve di energia insospettabili con iniezione elettronica L Jetronic.
 Strumentazione di bordo "a controllo totale".

Segni particolari:
 Una sigla GTI, rossa. Veste di sotto il manto, il bianco, il nero, il grigio chiaro e scuro metallizzato.
 Spazio interno confortevole e raffinato.

PEUGEOT 205 GTI
 CHE NUMERO!

PEUGEOT TALBOT COSTRUIAMO SUCCESSI

PEUGEOT 205. GTI COME NESSUNA.

130 CV

Sempre più GTI. Ancora più potente (130 CV), ancora più scattante (1m da fermo: 29"2), ancora più veloce (206 km/h). Peugeot 205 GTI: 4 freni a disco, un'ventilata anteriormente, cerchi in lega da 15 pollici, una formidabile tenuta di strada. Disponibile a richiesta: cambio 6 marce omologata F.I.S.A. Rally Gruppo A. Una grande GTI.

volante in cuoio, sedili anatomici, alzacristalli elettrico, chiusura centralizzata. Peugeot 205. Una inimitabile storia sportiva alle spalle: due Campionati del Mondo Rally e una Parigi-Dakar. Vinti, naturalmente.

*Modello "34" il telefono che assiste tutti gli automobilisti Peugeot Talbot, tel. 02/2456338.

PEUGEOT 205. CHE NUMERO!

Costruiamo successi



**Perché
una vera icona
non cambia...**

SI RINNOVA!



www.rivistamotor.it

NUOVA 308 GTi BY PEUGEOT SPORT



Motore 1.6 THP S&S 270 CV / Rapporto peso/potenza di soli 4,46 kg/CV - record di categoria / Tenuta di strada di alta precisione / Differenziale a slittamento limitato Torsen®

PEUGEOT RACCOMANDA **TOTAL** Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6 l/100 km; emissioni CO₂: 139 g/km.

Con 308 GTi, preparata con tutta la passione e l'expertise del team Peugeot Sport, potrai metterti al volante della più sportiva e dinamica di sempre: motore 1.6 THP S&S da 270 CV, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, la 308 GTi accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi, per farti provare ogni giorno grandi emozioni.

NUOVA PEUGEOT 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT