





PEUGEOT 305 DANGEL 4x4:

Asterix ist Elsässer



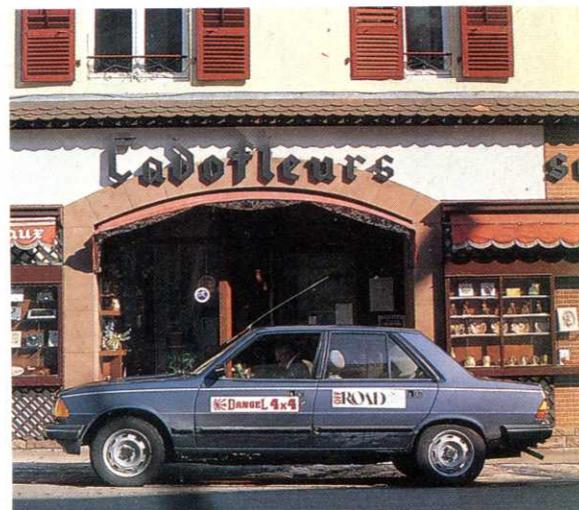




OFF-ROAD-Lesern ist Henri Dangel kein Unbekannter mehr. Mit dem Peugeot 504 Pickup 4x4 (OFF-ROAD-Test 4/84) begann vor vier Jahren die Zusammenarbeit zwischen Dangel und Peugeot. Wie fruchtbar sie ist, zeigt die Auslieferung des 2000sten Peugeot Dangel 4x4 am 16. Januar '85

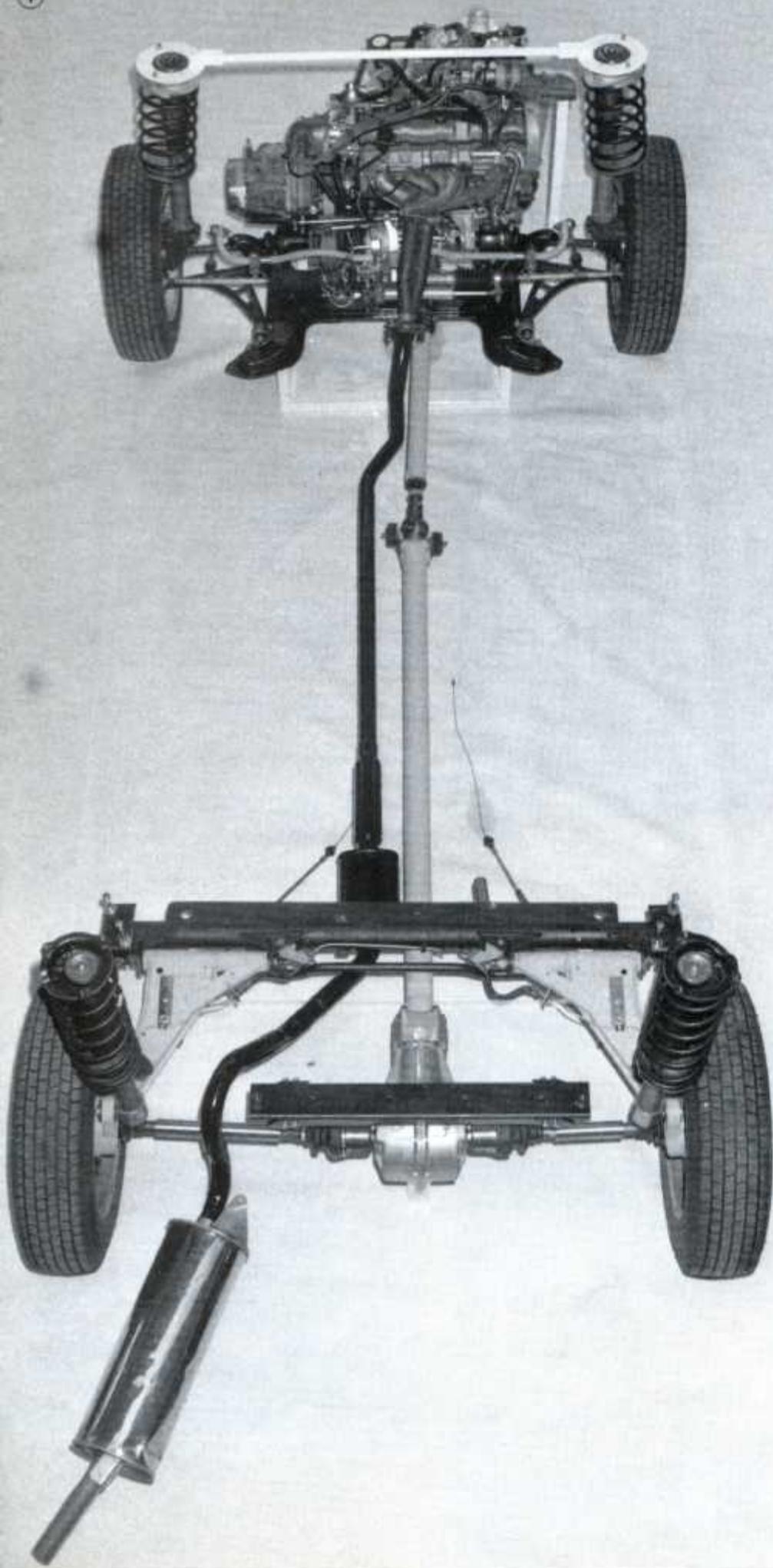
Die Leistung, über vier Jahre hinweg mit durchschnittlich 30 angestellten Leuten ohne Marketingstrategien oder Werbung über 2000 Pickups und Breaks unters französische und afrikanische Volk zu bringen, heischt Bewunderung und sollte Henri Dangel Grund zu recht satter Zufriedenheit sein. Indes, Dangel werkt weiter. Er nahm aus Peugeots Mittelklasse den 305 und jubelte ihm einen samtweichen permanenten Allradantrieb unters bürgerliche Hemd. Mit welcher Grandezza ihm dies gelang, zeigt ein Fahrbericht, der erste in einer deutschen Zeitschrift.

Natürlich hat er den Peugeot 305 nicht deshalb genommen, weil dieser Typ der löwengeschmückten Modellpalette am lautesten nach dem Allradantrieb brüllte, nein deshalb, weil Monsieur Dangel ein Auto brauchte, das über die fortschrittliche Quermotor/Frontantriebs-Technik verfügt. Und zum Zeitpunkt des Entwicklungsbeginns stand der neue 205 noch nicht bereit. Inzwischen entwickelte sich Peugeots kleiner 205 zum einzigen Renner französischer Produktion, der das Marktfeld sozusagen von hinten her aufrollt. Warum das so ist, liegt an zwei herausra-



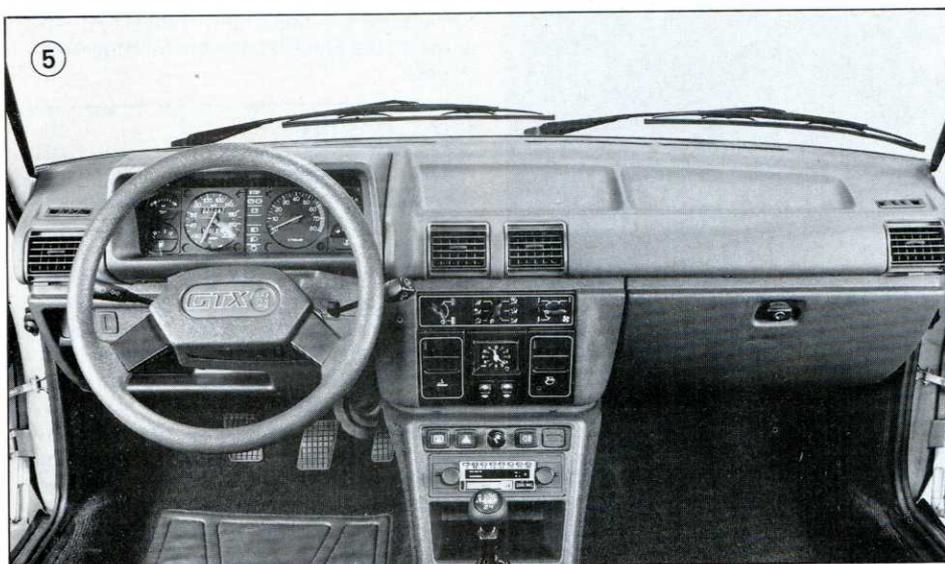
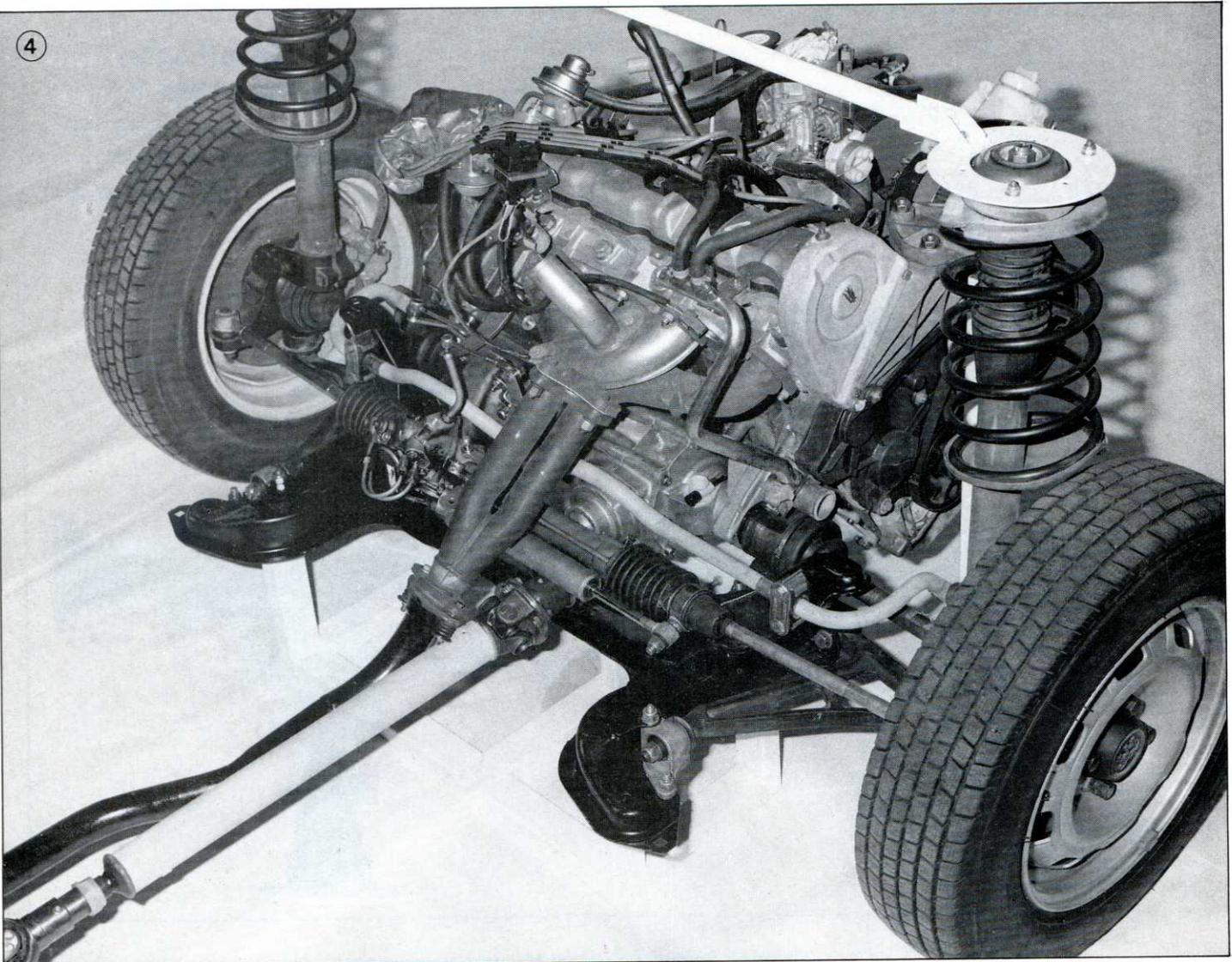
Audi-Konkurrent Peugeot 305 Dangel

1



Quermotor und Allradantrieb

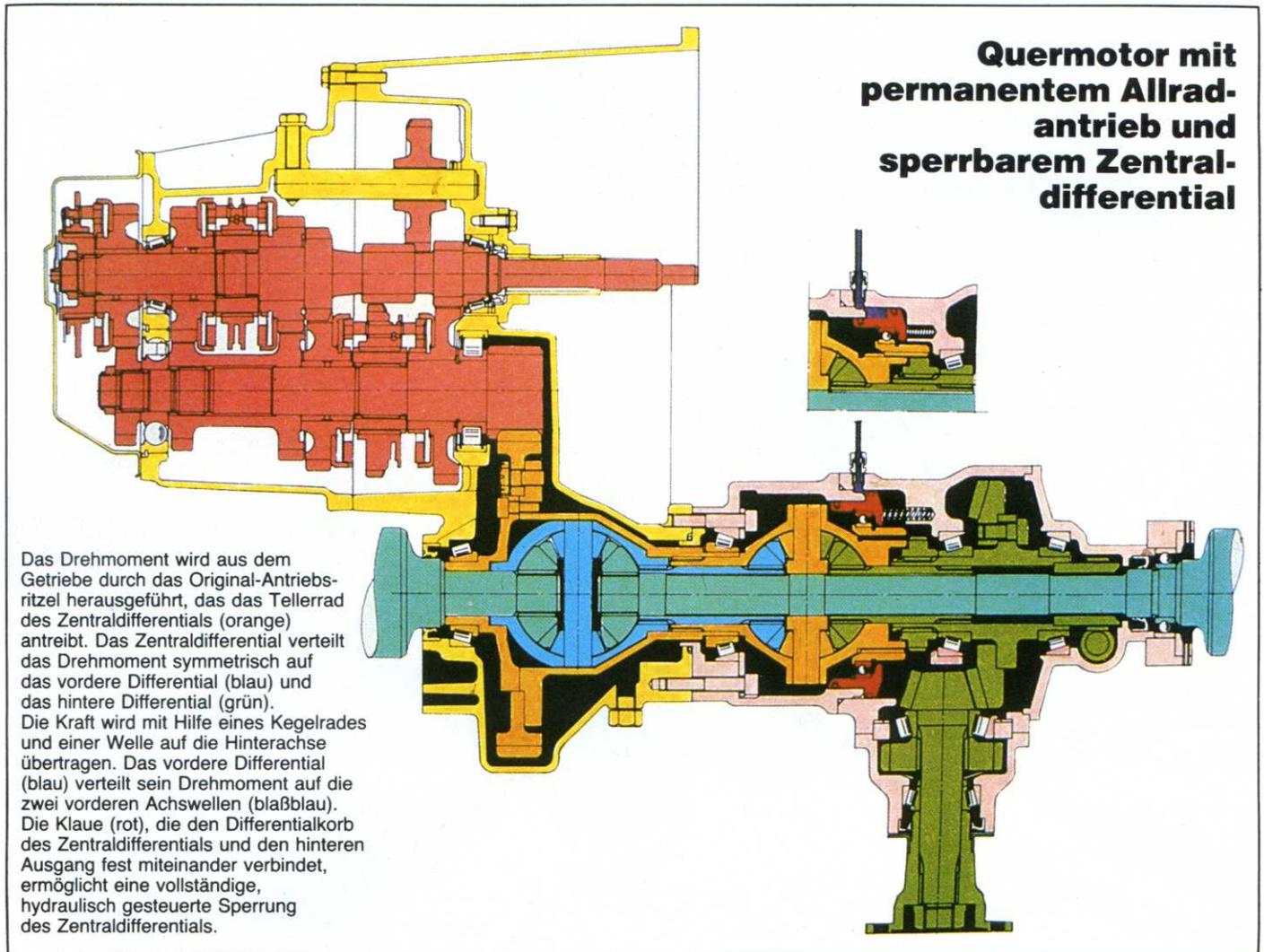
1. Perfekter Straßenallrad à la Dangel
2. Saubere Lösung: Keine Änderung der Bodengruppe nötig
3. Zentralfifferential und Vorderachsdifferential aus einem Guß
4. Antriebskraft nach allen Seiten
5. Gegenüber der Serie unveränderter Innenraum



genden Gründen: Erstens ist er ein hübsches, gutes und absolut marktgerechtes Automobil in vielen Varianten. Zum zweiten sorgt der 205 turbo 16, Peugeots Rallye-Wunderwaffe, für ein passendes Gewinner-Image. Was das alles mit Monsieur

Dangel 4 x 4 für den 205?

Dangels 305 zu tun hat, wollen Sie wissen? Nun, die gesamte wunderfeine Allradtechnik paßt mit minimalen Änderungen eben auch in Peugeots Jüngsten. Und an diesem Punkt fangen nicht nur Sie an, zu überlegen. Na klar doch, irgendwann will der letzte Besitzer eines 205 GTI oder GT oder Diesel mehr vom Turbo-16-Image als ein gleiches Gesicht oder ungefähre Silhouetten-Ähnlichkeit. Er will den Allradantrieb. Fragen Sie bei Audi nach; dort werden 14 Modelle im Schatten des Quattro angeboten und verkauft. Henri Dangel kann mit



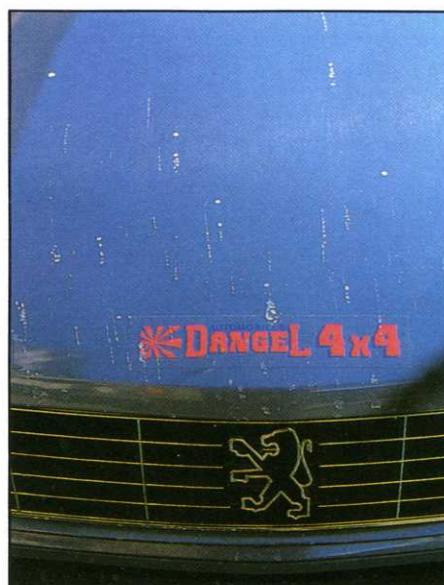
Quermotor mit permanentem Allradantrieb und sperrbarem Zentraldifferential

Das Drehmoment wird aus dem Getriebe durch das Original-Antriebsritzel herausgeführt, das das Tellerrad des Zentraldifferentials (orange) antreibt. Das Zentraldifferential verteilt das Drehmoment symmetrisch auf das vordere Differential (blau) und das hintere Differential (grün). Die Kraft wird mit Hilfe eines Kegelrades und einer Welle auf die Hinterachse übertragen. Das vordere Differential (blau) verteilt sein Drehmoment auf die zwei vorderen Achswellen (blau). Die Klaue (rot), die den Differentialkorb des Zentraldifferentials und den hinteren Ausgang fest miteinander verbindet, ermöglicht eine vollständige, hydraulisch gesteuerte Sperrung des Zentraldifferentials.

seiner Allradtechnik auch bei Peugeot in Paris offene Türen einrennen. Allerdings seien Zweifel erlaubt, ob in sämtlichen Etagen der Löwenhöhle in der Pariser Avenue de la Grande Armée das Wissen um die offenen Türen verbreitet ist.

Allrad ist für alle da

Natürlich wurde der 205 turbo 16 nicht erdacht, um in dessen Windschatten Allrad-Peugeots zu verkaufen. Man wollte lediglich den Stand der Technik im Hause Peugeot dokumentieren. Henri Dangel zielt mit seinem 305 4x4 nicht auf Rallye-Sieger, sondern auf Autokäufer. Er hat in seiner elsässischen Maronenbräterei Peugeot die Kastanien aus dem Feuer geholt. Mit seinem Allradkonzept, das über das Prototypenstadium längst hinaus ist, bietet er einem großen europäischen Hersteller Lösungen für Probleme an, die diesem offensichtlich erst in jüngster Zeit bewußt



werden – und spart ihm eine Menge Entwicklungszeit. Zumal bei Dangels Allradkonzept die Qualität der Ausführung überzeugt.

Die Lösung

Das Verteilergetriebe wurde an den Ausgang des querliegenden Getriebes angepaßt. Der flach gehaltene hintere Ausgang des Verteilergetriebes machte es möglich, den Antriebsstrang zum hinteren Differential zu führen, ohne die Bodengruppe zu verändern. Im Inneren des am Getriebeausgang angeflanschten Zentraldifferentials wird die Kraft vom Original-Antriebsritzel auf ein Tellerrad gelenkt. Das Zentraldifferential verteilt nun das aufkommende Drehmoment symmetrisch, also zu je 50 Prozent, auf das vordere und das hintere Differential. Mit Hilfe eines Kegelrades und der Kardanwelle wird die Kraft auf die Hinterachse übertragen.

AUF EINEN BLICK:

Peugeot Dangel 305 GTX 4x4 (Prototyp)

MOTOR	Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, quer um 30° nach hinten geneigt eingebaut, obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, hängende Ventile, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Ölfilter im Hauptstrom
	Hubraum 1905 ccm, Bohrung x Hub 83x88 mm
	Leistung: 75 kW (102 PS) bei 5600/min
	Leistungsgewicht: 13 kg/kW (9,6 kg/PS)
	Max. Drehmoment: 161 Nm (15,8 mkg) bei 3000/min
	Verdichtung 9,3:1
	Drehstromlichtmaschine 12 V/50 A; Batterie: 12 V/40 Ah
	Tankinhalt: 53 l, Ölinhalt mit Filter 4,5 l.
KRAFT- ÜBERTRAGUNG	Permanenter Allradantrieb m. hydraulisch zuschaltb. Sperre 5-Gang-Getriebe; I:3.308; II: 1.882; III: 1.360; IV: 1.069; V: 0.865; R: 3.333.
FAHRWERK	Selbsttragende Karosserie Vorn: Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern Hinten: Einzelradaufhängung, gezogene Längslenker, Schraubenfedern mit integrierten Stoßdämpfern Zwei-Kreis-Servo-Bremssystem; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen; Hand-Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgen: Leichtmetall 5 1/2 J 14 Reifen: Michelin 185/60 HR 14 Wendekreis: 11,05 m
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE	Länge 4263 mm, Breite 1630 mm Radstand 2621 mm Spurweite vorn/hinten 1420/1332 mm Gewicht fahrfertig vollgetankt: 985 kg Zulässiges Gesamtgewicht: 1440 kg Höchstgeschwindigkeit 182 km/h Beschleunigung aus dem Stand: (vollgetankt und mit 2 Personen besetzt) 0-100 km/h 10,8 s Kraftstoffverbrauch Superbenzin: (nach DIN) im Stadtzyklus: 9,2 l/100 km bei 90 km/h 5,8 l/100 km bei 120 km/h 7,6 l/100 km
PREISE	305 GTX 19 995 DM DM inkl. MwSt. Mehrpreis für Allradantrieb in Kleinserie (ca.) 10 000 DM
HERSTELLER	Automobiles Peugeot, Paris, Ave. de Lagrande Armée und Automobiles Dangel, Rue du Canal No. 5, 68780 Sentheim

Das vordere Differential gibt das Drehmoment auf die beiden vorderen Antriebswellen. Die Klaue, die den Differentialkorb des zentralen Ausgleichsdifferentials und den hinteren Differentialausgang fest miteinander verbindet, macht eine hydraulisch per Knopfdruck gesteuerte Sperrung des Zentralsdifferentials möglich. Wie gesagt, die Lösung überzeugt. Und sie funktioniert in praxi reibungslos.

Auf ersten Testfahrten über winklige und teilweise noch vereiste Vogesenbergstraßen zeigte sich der 305-Prototyp von seiner besten Allradseite: sicheres und komfortables Dahingleiten über sämtliche Straßenunbillen. Wäre es auf eisig-glatten Bergaufpassagen nicht so problemlos vorwärtsgegangen, wären wir nicht über verschneite Äcker und Waldwege geprescht, keiner hätte den Allradantrieb bemerkt. Keine mechanischen Nebengeräusche, keine Verspannungen im Antriebsstrang.

Im Gegenteil, das Handling des Vierrad-305 ist geradezu mustergültig: neutral und gutmütig auf griffiger Fahrbahn, im Grenzbereich auf schmieriger Bahn leicht und durchaus angenehm übersteuernd.

Allrad ohne Hebelchen

Im absolut serienmäßigen Innenraum weist auch nicht das kleinste Detail oder Hebelchen auf den unter dem Fahrzeugboden ablaufenden Arbeitsprozeß hin.

Eigentlich ziemlich enttäuschend. Da fährt man nun ein Allradauto und merkt es nicht. Zumindest im Normalfall. Wenn Sie allerdings beginnen, sich nach Allradantrieb zu sehnen, weil die Straße so unvorschriftsmäßig glatt und steil aussieht, dann haben Sie ihn schneller, als es Ihnen bewußt wird – und so soll es schließlich auch sein.

Nach den ersten Metern Probefahrt mit den beiden Prototypen (305 GT und 305 GTX) sind Sie von der Professionalität der Ausführung überrumpelt und fragen sich, warum man so ein Automobil nicht auch im Herstellerwerk oder beim offiziellen Importeur abholen kann.

Nein, in Gallien leisten die Kleinsten oft das Größte; das war schon mit Asterix so. Nur sollte sich Jules César Peugeot den Zaubertrank bei Asterix in dem kleinen gallischen Dorf Sentheim abholen, bevor es zu einem unbedeutenden Privatkrieg kommt. Es wäre schade, wenn sich zukünftig in gallischen Dörfchen die Leute an die Stirn tippten und sagten: „Ils sont fous, les Parisiens.“ Was bedeuten soll, daß in Paris Leute nicht folgerichtig gedacht haben. Aber wer Autos à la 205 turbo 16 realisieren kann, kann auch folgerichtig denken. Hoffen wir.

Text: Thomas Bartz
Foto: Dangel, Th. Bartz