

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38



[W pierwszym odcinku artykułu](#)

przedstawiliśmy krótki rys historyczny tego kultowego modelu. Teraz czas na konkrety dla kupujących.

Czego szukamy i co możemy znaleźć

Siadając do komputera i zabierając się za przeglądanie portali ogłoszeniowych przed rozpoczęciem poszukiwania Peugeota 205 trzeba zadać sobie kilka pytań.

Podstawowa kwestia: „jakim budżetem dysponuję?”. Rozrzut cenowy jest tu jeszcze większy niż w przypadku Mercedesa W201. **205 kupimy już za 600 PLN, a najdroższe wersje – wspomniane T16 – dochodzą na aukcjach do 800 tys. PLN.** Kolejne pytania – „jaka wersja nas interesuje?” i „w jakim stanie?”.

Fani prędkości powiedzą na pewno „najlepiej GTI i to w wersji 1,9, a nie słabszej 1,6”. Będzie problem ze znalezieniem takiego samochodu w kwocie niższej niż ok. 15 tys. PLN. Wiele zależy też od stanu. Na zachód od Odry ceny 205 GTI wzrastają w zastraszającym tempie i nikogo nie dziwią już oferty za 50 tys. PLN, czy nawet 100 tys. PLN – oczywiście mowa jest o samochodach w nieskazitelnym stanie. Warto przyjąć też pewne minimum – nawet jeśli uda nam się znaleźć samochód w niższej kwocie, to najprawdopodobniej koszty naprawy zlikwidują pozorne oszczędności przy kupnie.

Co do uboższych wersji – zdecydowanie o nie łatwiej, ceny są też dużo niższe, a jako bezpieczne minimum można założyć tu ok. 3 tys. PLN. Choć warto zaznaczyć, że chcąc otrzymać „wychuchany” egzemplarz można wpakować w naprawę takiego samochodu nawet 10 tys. PLN i więcej.

Na polskim rynku wtórnym najłatwiej znaleźć wersje podstawowe z silnikami 1,1, bez wyposażenia dodatkowego, a także wersje z silnikiem diesla o pojemności 1,8 l lub 1,9 l. Są to dobre ekonomiczne rozwiązania i wiele osób nie traktuje tych pojazdów jak klasyki, czy nawet youngtimery (choć m.in. magazyn Classic Auto niedawno użył określenia „klasyk” w stosunku do 205). Dla zwykłych obywateli są to

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

piąte samochody w rodzinie służące do dojazdów do pracy lub zwożenia materiałów do budowy domu. Spalanie wersji benzynowych, jak i większych diesli jest na ogół niskie i wynosi nawet 5 l na 100 km – jednak w przypadku benzyny może wystąpić rozregulowanie układu tworzącego mieszankę, co zdecydowanie zwiększy spalanie.

Kolejna uwaga dotycząca silników diesla – samochody te mają zdecydowanie cięższy przód w porównaniu z wersjami z mniejszym silnikiem – czego nie rekompensuje moc. Przy codziennej jeździe nie przeszkadza to zbyt, ale może mieć znaczenie w sytuacjach „kryzysowych” lub pomykając dziarsko po krętych serpentynach.

Zdecydowanie polecane są wersje pośrednie między podstawowym Juniorem/Look a GTI, czyli np. XS i GT. Nie panują w nich aż tak spartańskie warunki, posiadają większe silniki o pojemności 1,4 l (niekiedy nawet 1,6 i automatyczną skrzynię biegów – jak wersja Automatic) i dalej występują w przystępnych cenach. Ich podzespoły i spalanie również nie powinny być zabójcze dla portfela. To dobry wybór, żeby zacząć swoją przygodę z modelem 205.

Ewolucja Peugeota 205

Należy zwracać uwagę na to z jakiej „fazy” (określenie: phase) pochodzi egzemplarz. Zasadniczo: poza drobnymi zmianami wyróżnia się 2 fazy i jeden duży lifting który miał miejsce w 1987. [Archaiczna deska rozdzielcza](#), fotele i kierownica zostały zmienione na nowoczesne elementy, które występowały m.in. w Peugeocie 405. Ponadto stopniowo zmieniano światła, wprowadzono bezbarwne klosze kierunkowskazów przednich, podwójny ocynk nadwozia, jednopunktowy wtrysk benzyny Bosch Mono-Jetronic zamiast gaźników Webera, usunięto z gamy **silniki serii XY - znane jako „leżaki”, „walizki” lub Douvrin.**

O ile nie jesteście fanami staroci, grzebania za rzadkimi częściami i obcowania z niecodziennymi mechanizmami – odradzamy najstarsze egzemplarze, które nie miały jeszcze tak dobrego zabezpieczenia antykorozyjnego, występowały czasem bez podciśnieniowego wspomagania hamulców (serwa), z 4-biegową skrzynią biegów oraz silnikami typu leżak. Inaczej warto uzbroić się w narzędzia, sporo wolnego czasu i samozaparcia. **I nie należy liczyć na pomoc mechaników od współczesnych samochodów, którzy na widok silnika XY mogą wpaść w popłoch.**

Silniki serii XY – Leżaki – były montowane w Citroenach LN, Visa, BX, a także Peugeotach 104, 205, Talbocie Samba i Renault 14. Nazwa „Leżak” pochodzi od ustawienia silnika pod kątem 72 stopni względem osi pionowej. Jest to niecodzienne rozwiązanie wymuszone niejako przez położenie skrzyni biegów. Skrzynia ta i silnik posiadają wspólny układ smarowania, co oznacza, że olej silnikowy pracuje również w przekładni. Zalecenia fabryczne: wymieniać olej co 5 tys. km. Rozwiązanie takie stosowane było również w starszej generacji silnikach diesla spotykanych m.in. w Peugeocie 305, jak i w zespole napędowym angielskiego Mini. Inna nazwa - „walizka” - wzięta się z tego, że układ przeniesienia napędu „leży” na boku, a

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

demontaż skrzyni biegów w celu np. uzyskania dostępu do układu korbowego przypomina otwieranie walizki. W literaturze zachodniej funkcjonuje również nazwa Douvrin – która odnosi się do miejscowości w której produkowano te silniki.

Pomijając niecodzienne rozwiązania i wymagania eksploatacyjne – ciężko o części do tych silników. Można z całą pewnością stwierdzić, że są to eksponaty muzealne, jednak odwdzięczają się w trakcie eksploatacji dając charakterystyczny dźwięk określany czasem jako wycie i „kop” mocy związany z wykorzystaniem gaźników. Wisienkę na torcie stanowi puszka filtra powietrza przypominająca nieco [serduszko](#).

Jak wspomniano powyżej, pewne części do 205 są już trudno dostępne. Skoro o tym mowa, jako ciekawostkę należy wymienić komponenty wykorzystane do budowy 205 – większości osób francuskie auta kojarzą się z francuską technologią i słabą elektryką. Zglądając pod maskę 205 zobaczymy wiele elementów produkcji niemieckiej, w tym czujniki, przekaźniki elektryczne, układy wtryskowe (Bosch Mono-Jetronic, Motronic i LU2/LE2-Jetronic).

Auta dla początkujących entuzjastów

Nowicjuszom polecamy zdecydowanie samochody **wyprodukowane po 1987 roku** – wersje poliftowe, z podwójnym ocynkiem blachy, nowszym wnętrzem, a przede wszystkim – silnikami diesla lub benzynowymi silnikami serii TU zasilanymi wtryskiem Mono-Jetronic znanym m.in. z Volkswagena Golfa. Silniki te występowały powszechnie we francuskich samochodach do początku XXI wieku, w tym w takich modelach jak Citroen BX, Saxo, ZX, Xsara, Berlingo czy Peugeot 106, 206, 306, 405, Partner – dostępność części jest duża, zarówno nowych, jak i na rynku wtórnym. Ważna uwaga: praca tych silników może być nierówna, a spalanie zbyt wysokie co jest wynikiem starzenia się układu i nieprawidłowej eksploatacji. Na wstępie zalecana jest wymiana czujników temperatury cieczy chłodzącej (koszt ok. 30 PLN za sztukę), a także sprawdzenie szczelności dolotu.

Kolejny element – wycieki oleju, w szczególności spod pokrywy zaworów, a także przy łączeniu miski olejowej i z uszczelnień półosi napędowych. Stosunkowo często zdarzają się nieszczelności uszczelniaczy zaworowych i uszczelki głowicy, jest to chyba najpoważniejszy problem tych silników, który może wiązać się z kosztownym planowaniem głowicy – koszt do ok. 1000 PLN. **Jeśli nie dysponujemy profesjonalnym sprzętem i doświadczeniem – raczej sami tego nie zrobimy.**

Niewątpliwą zaletą nowszych silników jest obecność złącza diagnostycznego, które oferuje podstawową pomoc w lokalizacji problemów. Po przekręceniu kluczyka na zapłon powinna zaświecić się pomarańczowa kontrolka check engine, która gaśnie po kilku sekundach od rozruchu.

Podstawową kwestią do sprawdzenia przy kupnie 205, jak również argumentem „przeciwników francuzów” jest słynna [tylna skrzynia belka zawieszenia](#). Nie jest to nic strasznego, a jedynie proste rozwiązanie stosowane w tylnym zawieszeniu wielu francuskich samochodów. Jest to również dobry wskaźnik oceny przebiegu

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

samochodu, a na pewno między naprawami belki. Jeśli tylne koła stoją w negatywie – oznacza to zużycie tylnej belki i konieczność jej wymiany/regeneracji. Regeneracja polega na wymianie zużytych łożysk wahaczy wraz z uszczelnieniem, niestety w gorszych przypadkach może oznaczać również konieczność wymiany czopów wahaczy, a nawet brak możliwości regeneracji. Kontrolę stanu uszczelniaczy należy przeprowadzać co ok. 60 tys. km. Zaniedbania mogą wiązać się z koniecznością naprawy w specjalistycznym serwisie – koszt wyniesie od ok. 300 do ok. 1100 PLN. Nawet w przypadku wyższej kwoty nie jest to aż taki problem biorąc pod uwagę, że jest to jedna z najdroższych możliwych napraw w 205, a **w zamian dostajemy nowe zawieszenie bezobsługowe przez następne 60 tys. km.** Inna sprawa to fakt, że czasem koszt regeneracji może przekroczyć wartość samochodu. A na pewno dopóki nie dobijemy poziomem do np. Niemiec gdzie za idealne 205 w uboższej wersji z 5-cyfrowym przebiegiem woła się już czasem i 10 tys. PLN.

Korozja i gdzie jej szukać

Temat korozji jest najczęściej obcy w przypadku 205-ek. Ocynkowi nadwozia producent poświęcił nawet specjalny rozdział w książeczce użytkownika dołączonej do samochodu. Faktycznie, sprawdza się to dobrze, choć złośliwcy powiedzą, że poza nadwoziem zgnić może przedni mostek zawieszenia, czy belki ramy montażowej tylnych amortyzatorów, a czasem korozja występuje w niecodziennych miejscach, m.in. na skutek wchłaniania wody przez masę uszczelniającą pod lakierem.

Na potrzeby tego artykułu skompletowaliśmy listę wszystkich możliwych miejsc występowania korozji w 205 – co nie znaczy, że występują one w każdym egzemplarzu.

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38



3 portes - couleur beige - badge INDIANA sur les ailes avant - jupes avant et arrière couleur caisse - toit ouvrant - vitres teintées - pneus larges - condamnation centralisée des portes - lève-vitres électriques - sièges avant type baquet - badge sur dossier et sacoches sur arrière de dossier et panneaux de porte - garnissages beige/kaki - moquette assortie.

Wersja Indiana może podobać się swoimi kolorami, zwłaszcza wyjątkowym wnętrzem niespotykanym w innych 205-kach. Widoczne na zdjęciu sakwy, a także przyciski sterowania szybami.

W okolicy frontu należy sprawdzić okulary pasa przedniego w części tworzącej nadkole i w miejscu gdzie łączy się ono z podłużnicą pod przednimi światłami. Podobnie należy sprawdzić połączenie podłużnic z kielichami kolumn przedniego zawieszenia w komorze silnika.

Kolejnymi miejscami są boczne mocowania zderzaków, zarówno przedniego, jak i tylnego. Ważna uwaga: przy odkręcaniu zderzaków jest spora szansa, że charakterystyczne śruby montażowe ukręcą się, ponieważ będą skorodowane (ich konstrukcja: łeb śruby tworzy prostokątna płytką fabrycznie zawulkanizowana w gumie, połączona z gwintem, na którym wewnątrz nadkola zakręcana jest nakrętka). Przy powtórny montażu, stosując zamienne śruby montażowe ze stali nierdzewnej należy odizolować śruby od karoserii np. uszczelkami, ponieważ inaczej wytworzy się ogniwo galwaniczne przyspieszające korozję w miejscu styku.

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

Przechodząc do boku samochodu: sprawdzamy przednie części progów i najbliższe względem nich części nadkoli i podłóżnic. Miejsce połączenia tylnego bocznego poszycia (ćwiartki) z progiem może pęknąć na zgrzewie widocznym po otwarciu drzwi, karoseria gnieje również na całej długości ćwiartki do samego koła na skutek nieszczelnych uszczelnień tylnych szyb uchylonych, połączonych z niedrożnymi odpływami z wnętrza przed tylnym kołem. Oprócz tylnego bocznego mocowania zderzaka rdza może pojawić się najbliżej niego w nadkolu gdzie również znajdują się odpływy m.in. z panoramicznego szyberdachu. W przypadku wersji GTI z poszerzeniami – należy sprawdzić blachę pod poszerzeniami tylnych nadkoli.

Czasami korozja pojawia się pod uszczelkami szyb przedniej, tylnych bocznych i tylnej w klapie bagażnika. W przypadku tego ostatniego elementu – należy sprawdzić również blachę pod blendą z oznaczeniem wersji. Pod przednią szybą znajduje się kratka z wlotami nawiewu – często zbierają się pod nią śmieci i liście, co w połączeniu z wilgocią może wywołać korozję podszybia, wspomnianych wcześniej przodów progów i spodu przednich błotników.

Podłoga może zostać zaatakowana wzdłuż łączenia z progiem w nogach kierowcy lub pasażera, a także na podłóżnicach przednich, gdzie nakłada się na siebie kilka warstw blachy mniej więcej w punkcie w którym kierowca trzyma pięty. Korozja pojawia się też w miejscach montażu spinek przewodów hamulcowych i paliwowych.

Pęknięcia zmęczeniowe mogą pojawić się przy zewnętrznym lewym przednim i wewnętrznym prawym tylnym mocowaniu szyn foteli przednich. Bardzo rzadko odrywa się blacha w której mocowana jest dźwignia hamulca ręcznego. Rdza może pojawić się również w punktach mocowania zespołu dźwigni zmiany biegów.

Podłoga może skorodować pod tylną kanapą, w nogach pasażerów tylnej kanapy, jak również przy łączeniu blach podłogi w okolicy baku. Warto sprawdzić podłogę składając tylną kanapę (w przeciwieństwie do Mercedesa – w Peugeotzie nie ma tu żadnego wygłuszenia), a także sprawdzając bagażnik – fabrycznie w bogatszych wersjach był on wyłożony matą ochronną połączoną z włóknistym materiałem nasączonym smarem. W przypadku wersji z matą bagażnika - występują otwory w podłodze służące do przypinania maty. Stanowią one dodatkowe punkty zapalne w kwestii korozji, a w przypadku braku spinek - dają bezpośredni kontakt z podwoziem auta. Bagażnik warto sprawdzić w rogach przy miejscu łączenia z pasem tylnym i przy mechanizmie opuszczania koła zapasowego.

Tylne podłóżnice mogą skorodować wzdłuż ramy amortyzatora tylnego - od odboju w stronę przodu auta.

Dla niewtajemniczonych: koło zapasowe w wielu francuskich autach znajduje się pod podłogą – od spodu auta. W praktyce oznacza to, że jest narażone na warunki atmosferyczne, za to brak wnętrza na koło i tylna belka skrętna sprawiają, że podłoga bagażnika jest płaska i niżej zawieszona – w bagażniku jest więcej miejsca.

Pomijając słabsze zabezpieczenie antykorozyjne – egzemplarze 205 phase 1 różniły

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

się nawet blacharką i konstrukcją pewnych elementów, np. zbiorniczek płynu spryskiwaczy był schowany w lewym przednim nadkolu (dotyczy to tylko bardzo wczesnych egzemplarzy), wlew przechodził przez podłużnice, a pompa występowała w korku. Teoretycznie takie rozwiązanie daje możliwość wystąpienia wzmożonej korozji właśnie w tym miejscu.

Naprawy wybitnie pogwarancyjne

Części zamienne do 205-ek są jeszcze raczej powszechnie dostępne, jeśli nie nowe, to na pewno na rynku wtórnym. Ceny pewnych elementów mogą porażać – jak zestawy poszerzeń nadkoli do 205 GTI za ponad 1000 PLN, zwykły zderzak kosztuje w ASO 500 PLN (choć są dostępne nieco gorszej jakości zamienniki za 60 PLN), nowa pompa wtryskowa do wersji z silnikiem wysokopiętnym – 5 tys. do 12 tys. PLN. Reflektory – oryginalne francuskie kosztują ok. 200 PLN za sztukę, zamienniki – ok. 60 PLN. Klosze kierunkowskazów – podobnie: 20 PLN za zamiennik kontra 50 PLN za oryginał. Sprzęgło – ok. 200 PLN za tani przyzwoitej jakości zestaw, choć dużo jest ofert od osób prywatnych za ok. 100 PLN. Jak widać, 205 może być tanim lub drogim samochodem, w zależności od preferowanej wersji i stanu. Jednak jeśli chcemy mieć wychuchany, idealny egzemplarz, może być drogo. Oryginalne listwy chromowane na zderzaki np. do wersji XS – ok. 120 PLN za sztukę. Czerwone listwy do wersji GTI – 300 PLN za sztukę. To właśnie elementy unikalne dla modelu lub wersji decydują o wyższych kosztach przywracania Peugeotów do stanu fabrycznego.

Powiew minionej epoki

Jak wygląda jazda 205-ką na co dzień? Ciężko wyobrazić sobie lepszy samochód do jazdy po mieście. Zaparkować można nim dosłownie wszędzie, jest tak krótki, że zmieści się tam, gdzie nawet nowsze hatchbacki nie dadzą rady. Nawet fabrycznie jest tak niski, że ciężko odnaleźć go na parkingu – jedyną pomoc stanowi antena na dachu. Waga – ekstremalnie niska. Katalogowo samochody te ważyły ok. 800 kg. Warto zaznaczyć, że nasz pocziwy Maluch waży 600 kg, czyli niewiele mniej. Niska masa jest istotna – potwierdzał to Colin Chapman, założyciel firmy Lotus, a obecnie Alois Ruf, prezes Ruf Automobile, firmy tuningującej Porsche. Problemy zaczynają się jeśli dojdzie do wypadku, ponieważ blacha w Peugeotach jest tak cienka, że można wygiąć ją czasem nawet dłonią, co zdarza się często dopychając maskę przy zamykaniu, a wychodzi dopiero przy lakierowaniu maski. Tylne błotniki można wepchnąć do środka opierając się o nie - na szczęście zazwyczaj sprężynują do pierwotnej pozycji. Niska waga, podobnie jak sylwetka samochodu, np. niski profil maski, to elementy, które nigdy już nie powrócą do normalnych samochodów, dzięki wprowadzonym normom bezpieczeństwa.

Przyśpieszenie jest zupełnie współczesne, a **wszystkie silniki benzynowe występujące w gamie 205 zdecydowanie lubią obroty**. Niski samochód z dużymi oknami i wąskimi słupkami gwarantuje wyjątkową widoczność. Dodajmy do tego dużą zwrotność i czułe zawieszenie i otrzymujemy samochód stworzony z myślą o kierowcy. O ile maglownica, tzw. „krzyżak” i łożyskowanie górnego

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

mocowania kolumn McPhersona są w dobrym stanie, kierownicą rusza się lekko i w pierwszej chwili można odnieść wrażenie, że samochód posiada wspomaganie.



Panoramiczny szyberdach w 205 to dla wielu ulubiony gadżet. Konstrukcja jest sporych rozmiarów i jednocześnie w przeciwieństwie do rozwiązań typu szmaciany „faltdach” - oferuje sztywność. Widoczne fabryczne przyciemnienie szyb – kolejny element który przyda nam się latem.

Osoby szukające wygody mogą być zawiedzione – zawieszenie dobrze wybiera nierówności, jednak daje o nich znać, czy to przez wibracje, czy hałas plastików, a brak wygłuszeń przywodzi na myśl samochody typu Fiat Cinquecento. Mamy tu do czynienia z minimalizmem mającym na celu obniżenie masy, co wiąże się z tym, że nawet zamykając drzwi słyszymy metaliczny odgłos charakterystyczny dla starszych samochodów, a w środku widać sporo gołej blachy – co jest niespotykane w nowszych modelach, w których nie tylko boczki zasłaniają metal, ale bywa też, że w wersjach z pełnymi boczками drzwi w ogóle nie mają od wewnątrz blachy.

Pojemność bagażnika jest zadowalająca dzięki niskiej, płaskiej podłodze. Możemy jednak natrafić na wersję z instalacją LPG – wtedy połowę bagażnika zajmuje radosny bojlerek.

Systemy wspomagania kierowcy? Kierowca wspomaga się sam i tyle. Kierownica jest bardzo smukła, ponieważ nie ma w niej nawet klaksonu (jak w wielu samochodach francuskich do lat 90. znajduje się na szczycie manetki świateł), nie mówiąc o poduszce powietrznej. Prostota przede wszystkim.

Wśród opisywanego wyposażenia opcjonalnego za najlepszy element fani 205-ek zwykle uznają **panoramiczny szyberdach**. Szyberdach występował w wersji zwykłej – wąskiej oraz właśnie panoramicznej. Jazda samochodem z tym gadżetem w ciepły słoneczny dzień dostarcza niezapomnianych wrażeń, jednocześnie konstrukcja jest szczelna. Konstruktorzy zadbali nawet o obecność pompowanej

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

podciśnieniowo uszczelki dachu. Wśród opcjonalnego wyposażenia często oferowanego przez firmy zewnętrzne można było znaleźć inne felgi, pakiety stylistyczne, elektrycznie sterowany szyberdach, a w przypadku 205 T16 – samochód można było zamówić nawet z telefonem – w połowie lat 80.!

Polski Fanklub Peugeota 205

Niewątpliwą zaletą Peugeota 205 jest obecność prężnie działającej [sceny fanów](#). Najlepszym przykładem była organizacja [30-lecia wersji 205 GTI](#) we wrześniu 2014 roku w Katowicach, na które to wydarzenie zjechało się kilkadziesiąt samochodów z całej Polski. Wśród fanów nie brakuje mechaników, pasjonatów, w niektórych przypadkach można stwierdzić nawet: kolekcjonerów. Klub organizuje regularnie kilkudniowe wyprawy 205-kami po Europie, a w czasie spotkań klasyków w dużych miastach zdarza się jednorazowo nawet kilkanaście egzemplarzy 205. Duża baza fanów gwarantuje, że w razie potrzeby zyskamy pomoc lub kupimy poszukiwane części.

Polski krajobraz 205-ek

Samochody te w Polsce jeszcze przez wiele lat będą występowały w niskiej cenie, a na pewno poza wersjami wyczynowymi. O ile w Niemczech, czy we Francji ceny zadbanych egzemplarzy rosną, u nas dalej traktuje się te samochody jak woły robocze lub pewnego rodzaju „starzyznę”. Jeżdżąc po mieście często zdarza się, że ktoś wpuszcza 205, bo najwyraźniej dawno nie widział tego poczwiwego autka. Z kolei inni użytkownicy dróg traktują te auta zupełnie inaczej, np. wychodząc z założenia, że „francuskiemu i staremu” nie należy dać się wyprzedzić. Jeśli trafią akurat na mocniejsze GTI z wprawnym kierowcą, mogą się mocno zdziwić.

I tak powoli 205-ki dogorywają w Polsce. Ludzie nie szanują ich, nie czują takiego sentymentu jak np. względem Malucha – co z kolei ma miejsce we Francji w przypadku takich samochodów jak Citroen 2CV, czy właśnie Peugeot 205 – prostych, małych autek dla zwykłych ludzi.

Dobre porównanie otrzymamy wchodząc na jeden z największych portali ogłoszeniowych w Polsce. **Sprawdzając liczbę wystawionych na sprzedaż Mercedesów W123 i Peugeotów 205, okaże się, że ofert tych pierwszych jest ponad 2 razy więcej!** Warto zaznaczyć, że produkcja W123 zakończyła się w 1985 roku, po wypuszczeniu 2,7 mln egzemplarzy, a 205 produkowano aż do końca 1998 roku – w sumie wyprodukowano ok. 5,3 mln sztuk. Czy to kwestia tego, że W123 jest dużo bardziej wytrzymały? Kiedyś na pewno był, ale po przeszło 30 latach – raczej tego, że sprowadzono olbrzymie ilości tych samochodów z uwagi na poglądy na temat jakości i prestiż związany z producentem.

W następnej kolejności warto zadać pytanie: kiedy ostatni raz widzieliście na drodze Peugeota 104, 204, 305 lub 505? Raczej nie są to spotykane często widoki. Podobny los czeka Peugeot 205, choć **być może moda na klasyki i sentyment do 205-ek związany z rajdową Grupą B uratują nieco sytuację.**

Kupujemy youngtimera część 2 – Peugeot 205 (II)

Utworzono: poniedziałek, 20, kwiecień 2015 11:38

Pozostaje tylko cieszyć się z niewielkiego zainteresowania tymi samochodami i zająć się kupnem i ratowaniem znikających z naszych dróg 205-ek. Samochody te potrzebują czasem miłości, jednak są w stanie odwzajemnić się niezapomnianymi wrażeniami z jazdy, w zupełnie współczesnej formie.

Autorzy: Michał Malec, Bartłomiej Matulewicz
