

35 Jahre Peugeot 305

Groß waren vor 35 Jahren die Erwartungen von Presse und Publikum, als Peugeot im November 1977 den 305 präsentierte. Das Kompaktmodell setzte seinerzeit Maßstäbe für die Marke bei den Motoren und der Sicherheitstechnik. Auch das Design überraschte, denn der Peugeot verzichtete bewusst auf das damals in den kleinen Klassen bereits populäre Schrägheck. Stattdessen zeigte sich der 305 zeitlos elegant als Stufenhecklimousine und klassischer Kombi, der traditionell die Bezeichnung Break trug. Entworfen wurde das Design von Pininfarina in Kooperation mit dem Designzentrum von Peugeot. Heute noch sehen lassen kann sich die Ladekapazität des 305 Break. Er war fünf Zentimeter länger als die Limousine und bot auf 4,28 Metern Länge ein maximales Kofferraumvolumen von 1510 Litern.

Bis 1989 liefen über 1,9 Millionen Peugeot 305 mit seinerzeit modernen Benzin- und Dieselmotoren vom Band. Als sparsamer Selbstzünder war der leer nur 985 Kilogramm wiegende 305 einer der ersten Vertreter der damals neuen Kompaktklasse mit Vier-Liter-Verbrauchswerten. Mit der Markteinführung des Peugeot 305 setzte sich der Siegeszug des Dieselmotors in den kleineren Fahrzeugklassen fort. Möglich machen dies die ersten leise laufenden, drehfreudigen und temperamentvollen Selbstzünder in kompakten Kombis und Limousinen, die zugleich neue Minimalwerte beim Kraftstoffkonsum bieten. Maßstäbe setzte vor allem ein 48 kW / 65 PS starker Diesel, mit dem sich der Peugeot 305 im Normzyklus bei 90 km/h mit 4,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer begnügte.

Noch sparsamer waren die Versuchsfahrzeuge VERA (Véhicule Economique de Recherche Appliquée), die ab 1980 aus einem Forschungsauftrag der französischen Energiesparbehörde hervorgegangen waren. Der erste Prototyp für das Pilotprojekt basierte auf dem Peugeot 305 GR. Die Ingenieure hatten dabei das Gewicht und den Luftwiderstand des Großserienmodells signifikant reduziert und das Fünfgang-Schaltgetriebe mit einem längeren Übersetzungsverhältnis ausgestattet.

In der Versuchsserie konnten Emissionen und Verbrauchswerte um 35 Prozent reduziert werden. Für die Dieselsonversion VERA 02 bedeutete dies 3,5 Liter auf 100 Kilometer im Normzyklus. Verschiedene Leichtbaumaterialien wie Stahlbleche mit hoher

Elastizitätsgrenze, Leichtmetalllegierungen, Kunststoffe oder Glasfasern gingen bereits beim Peugeot 305 in Großserie, der im Laufe seiner 13-jährigen Produktionszeit mehrere gründliche Modellpflegen erfährt. Dazu zählen auch aerodynamische Optimierungen wie große Radabdeckungen und ein Heckspoiler, die den Normverbrauch des sparsamsten Benziners um fast einen Liter auf damals beispielhafte 5,5 Liter pro 100 Kilometer senken.

1981 konzipierte Peugeot für den Rallyesport eine Version des 305 mit V-Sechszylindermotor. Sie kam allerdings nie zum Einsatz, weil schließlich die Wahl auf den 1982 lancierten kleineren Peugeot 205 fiel, der als Rallye-Weltmeister Geschichte schrieb. Der 305 tat dies mit neuen Sicherheitstechniken. So übernahm die Baureihe eine Vorreiterrolle beim serienmäßigen Seitenaufprallschutz in der Kompaktklasse. Ein umfassendes System aus massiven seitlichen Verstärkungen über fast die gesamte Fahrzeuglänge schützen die Passagiere des Peugeot 305. Noch mehr Sicherheit gewährleisteten zusätzliche Querträger und Querabstützungen. Durch eine spezielle Gestaltung des Bugs wurden die Folgen einer Fußgängerkollisionen reduziert.
(ampnet/jri)