

BURAGO n° 4123 – PEUGEOT 205 Turbo 16



BURAGO n° 4123 – PEUGEOT 205 Turbo 16

Modello: Colore grigio. Paraurti bianchi, interni neri (volante non presente). Ruote veloci in plastica nera con cerchio-ruota cromato. Allestimento Rally di fantasia. Fondello in plastica bianca che ingloba anche i paraurti con indicazioni: 'Burago', 'Peugeot 205 Turbo 16', Scala 1/43, '4123', 'Made in Italy'.

Note: Con scatola originale non appropriata in quanto l'indicazione riportata è: cod. 4125 Peugeot 205 GTI.

Model: Color: Grey. White bumpers, black interior (steering wheel not present). Fast wheels in black plastic with chromed rim-wheel. Fancy Rally set-up. White plastic caseback, which also includes the bumpers, with indications: 'Burago', 'Peugeot 205 Turbo 16', Scale 1/43, '4123', 'Made in Italy'.

Notes: With original box not appropriate as the indication shown is: cod. 4125 Peugeot 205 GTI.

PEUGEOT 205 Turbo 16

Carrozzeria monoscocca appoggiata su due longheroni che sostengono anche la meccanica, su un'architettura con motore centrale. Motore a quattro cilindri in linea da 1.775 cc con distribuzione bi-albero, testa a 16 valvole e sovralimentazione mediante un turbocompressore KKK, con pressione massima a 0,7 bar, in grado di erogare 200 CV, trasmissione a trazione integrale. Le caratteristiche costruttive prevedevano la sistemazione del propulsore posizionato trasversalmente alle spalle del passeggero inclinato all'indietro di 20°, mentre alle spalle del pilota è collocato l'intercooler per raffreddare l'aria derivante dal turbo e destinata ai collettori di aspirazione. Il cambio a 5 marce allineato all'albero motore, si trova subito dietro il sedile del pilota. Cambio sportivo con leva corta ed innesti ravvicinati. Queste caratteristiche permettevano alla 205 Turbo 16 di raggiungere una velocità massima di 209 km/h ed accelerare da 0 a 100 km/h in 6,0 secondi.

La trazione è garantita da un sistema 4x4 abbinato a tre differenziali autobloccanti, di cui quello centrale epicicloidale con ripartizione del 34% all'avantreno e del 66% al retrotreno. Ulteriore innovazione, rispetto alla concorrenza, è l'adozione, per il differenziale centrale, di una scatola Ferguson che assicura lo slittamento progressivo di un asse rispetto all'altro in base alle condizioni di aderenza, garantendo così una trazione omogenea tra i due assali. L'estetica della vettura riprende le linee della 205, ma con carreggiate allargate e ampie prese d'aria.

Vengono prodotti duecento esemplari per poter ottenere l'omologazione della FIA per il Gruppo B nelle gare del Campionato Mondiale Rally del 1982.

Monocoque bodywork resting on two side members that also support the mechanics, on an architecture with a central engine. 1,775 cc in-line four-cylinder engine with twin-shaft distribution, 16-valve head and turbocharging via a KKK turbocharger, with maximum pressure at 0.7 bar, capable of delivering 200hp, all-wheel drive transmission. The construction features provided for the arrangement of the engine positioned transversely behind the passenger inclined backwards by 20°, while the intercooler is placed behind the pilot to cool the air deriving from the turbo and destined for the intake manifolds. The 5-speed gearbox aligned with the crankshaft is located immediately behind the driver's seat. Sport gearbox with short lever and close couplings. These characteristics allowed the 205 Turbo 16 to reach a top speed of 209 km/h and accelerate from 0 to 100 km/h in 6.0 seconds.

Traction is guaranteed by a 4x4 system combined with three self-locking differentials, of which the central epicyclic with a distribution of 34% at the front and 66% at the rear. A further innovation, compared to the competition, is the adoption, for the center differential, of a Ferguson box which ensures the progressive slippage of one axle with respect to the other according to the grip conditions, thus ensuring homogeneous traction between the two axles. The aesthetics of the car echoes the lines of the 205, but with widened track and large air intakes.

Two hundred examples were produced in order to obtain FIA homologation for Group B in the 1982 World Rally Championship races.