di PAOLO TURCO - foto di IGOR GENTILI

PEUGEOT 205 1,9 GTI - T16 REPLICA BY CARROZZERIA PELLEGRINI

MOMENTI DI GLORIA

Come trasformare un sogno in realtà: una vecchia 205 millenove allargata, potenziata e con un look irresistibile. Il cambio ravvicinato e l'assetto sportivo regalano un piacere di guida incredibile

Nella mia videoteca c'è una videocassetta che proprio non riesce ad impolverarsi, visto che la guardo continuamente: si tratta di una raccolta dei video più belli relativi alle fantastiche Gruppo B, le terrificanti vetture da rally che hanno regalato incredibili emozioni agli appassionati nella metà degli anni '80. Al volante c'erano autentici funamboli che riuscivano a domare questi mostri a suon di controsterzi e manovre veramente al limite. I camera-car in alcuni casi inquadravano la pedaliera e, credetemi, il modo in cui i piloti facevano danzare i pedali avrebbe fatto invidia al miglior tip tap di Fred Astaire. Abolita la categoria in seguito ad alcuni incidenti mortali che hanno coinvolto sia il pubblico che i piloti, queste belve sono state messe forzatamente in pensione, pur lasciando un solco indelebile nel cuore di chi, come il sottoscritto, ha vissuto da spettatore di quell'epoca. Non c'era spazio per le giapponesi allora, il Campionato Mondiale Rally era terreno di caccia dei costruttori europei: c'era la Peugeot a farla da padrone, con la potente e agile 205 T16, vincitrice di due titoli mondiali e inseguita, a breve distanza, dall'altrettanto spettacolare Delta S4, un concentrato di tecnologia che ha dato il meglio di sé quando ormai le Gruppo B erano condannate all'estinzione. Un gradino più in basso la Ford con la RS 200, e l'Audi con la Quattro Sport. La prima, giunta troppo in ritardo e carente di sviluppo, non ha mai reso quanto il suo potenziale lasciava prevedere; la seconda invece, trionfatrice nei primi anni '80, è stata resa obsoleta proprio dal debutto della piccola francese, nonostante le innumerevoli modifiche che ha subito. Oggi come allora non ho mai risolto il mio personale dilemma su chi tifare: da italiano la risposta sarebbe ovviamente Lancia; ma essendo da sempre un estimatore della Peugeot nonché possessore di una tranquilla 205, non riuscivo proprio a staccare gli occhi e il cuore dalla bellissima Turbo 16. Sapevo di non essere certamente il solo ad amare questa vettura ma, in occasione della nostra recente giornata di test presso il circuito ISAM di Anagni, ho scoperto qualcuno che mi ha battuto alla grande. Il suo nome è Maurizio Pellegrini ed è titolare dell'omonima carrozzeria a Montepulciano in provincia di Siena. Questo signore è stato talmente rapito dalla gesta della vettura da realizzare una sorta di replica, proprio a vent'anni dalla conquista dell'ultimo titolo mondiale e dalla definitiva uscita di scena di queste auto. Insomma, in un periodo in cui la maggior parte dei preparatori e degli appassionati insegue le mode del mercato, questo tranquillo toscano si è chiuso in officina il sabato e la domenica, per trasformare una "vecchia" 205 GTI in una replica piuttosto fedele della mitica 205 Turbo 16. Ovviamente lo schema meccanico di base è rimasto quello della GTI (motore e trazione anteriori), ma vi confesso di aver provato una certa emozione quando dal carro attrezzi è scesa la 205 T16 replica di Pellegrini.

Per esibirsi in spettacolari sovrasterzi bastano sbuzzicare il retrotreno con il freno a mano, o rilasciare bruscamente l'acceleratore, come in questo caso.

La differenza più evidente tra le fiancate posteriori del kit Dimma e quelle della T16 originale sta nella griglietta, assente sul modello Peugeot.

ESTETICA

Abilità artigianale, cura dei particolari e attenzione anche ai piccoli dettagli: sono questi gli elementi che caratterizzano esteticamente la splendida "Leonessa". Fotografie e filmati alla mano, il proprietario ha impostato la trasformazione del look di una tranquilla GTI, confezionandole il vestito della mitica T16. La parte del Leone (è proprio il caso di dirlo) la gioca il kit della Dimma, l'unico disponibile sul mercato che riproducesse le anabolizzate fattezze dell'allargatissima vettura da rally. Il kit comprende due intere fiancate posteriori e i passaruota anteriori. Le prime presentano delle finte feritoie per l'ingresso dell'aria caratterizzate da una grigliatura orizzontale, forse il particolare che più si differenzia dalla vera T16 che, al contrario, possedeva una singola bocca per lato. Su di esse è stato riprodotto anche il taglio orizzontale che sulla "vettura originale" rappresentava la linea di chiusura del grande cofano

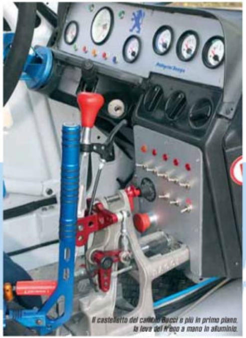
L'alettone posteriore ricorda quello utilizzato sulla "Evoluzione 2" da oltre 500 CV. A sinistra, il cofano anteriore lavorato artigianalmente.

L'abitacolo è spoglio, in chiaro stile rallistico. Il quadro strumenti riprende il look della T16 stradale, anche se a differenza di questa, non si estende in tutta la lunghezza.

posteriore, mentre in questo caso assume esclusivamente una valenza estetica. Decisamente maggiorati anche i passaruota anteriori, apparentemente del tutto simili a quelli di una 205 tradizionale, come del resto accadeva per l'originale Turbo 16: risultano raccordati ai parafanghi posteriori per mezzo di larghe minigonne che creano un accattivante scalino con il profilo inferiore dello sportello. Il cofano è una creazione del preparatore, che ha realizzato la bocca di sfogo dell'aria calda il più possibile simile alla T16 by Peugeot. Ovviamente in quel caso il propulsore era posizionato centralmente, mentre su quest'auto si è dovuto fare i conti con l'ingombro della testata e degli altri organi meccanici. Il risultato finale è comunque degno di nota, tanto che a vettura chiusa ci si dimentica totalmente di essere in presenza di una tradizionale "tuttoavanti". Gli scudi paraurti anteriore e posteriore fanno parte del kit Dimma così come l'imponente alettone posteriore sopralunotto, che ricorda dannatamente quello della cosiddetta Evoluzione 2, la seconda versione della T16 accreditata di oltre 500 CV! Allora il grande profilo aerodinamico serviva a equilibrare la vettura nei salti, fornendo un carico di circa 230 Kg sul retrotreno ed evitando che la vettura puntasse il muso a terra in fase di atterraggio. Ecco vedete? E' impossibile non ricordare questi dettagli... tale vettura è una sorta di promemoria del meglio offerto dalla tecnologia rallistica di oltre venti anni fa. Tornando ai giorni nostri, restano due elementi da valutare: il primo è rappresentato dal gruppo ruota (cerchi Cromodora 6,5jx15" con pneumatici Yokohama Advan A 048 195/50) che sfoggia uno stile spiccatamente rallistico, mentre il secondo riguarda la colorazione della vettura, ripresa fedelmente dalla livrea Peugeot Sport dell'epoca... brivido!

ABITACOLO

Aprendo gli sportelli, l'incanto di trovarsi di fronte a una vera T16 rimane ancora per qualche attimo, giusto il tempo di soffermarsi sul cruscotto che riproduce abbastanza fedelmente quello in dotazione alla T16 stradale. Un'occhiata oltre i sedili anteriori però ci risveglia dal sogno; lì dove avrebbe dovuto esserci il glorioso quattro cilindri milleotto da 200 CV (nella versione stradale) troviamo solo una ruota di scorta e la batteria... poco male, meglio essere ben svegli per apprezzare il notevole lavoro svolto da Pellegrini con la preziosa collaborazione dell'Officina Gonzi. Tutto l'abitacolo è stato spogliato di ogni rivestimento e ha fatto la sua comparsa un roll-bar della OMP. Al posto del divano posteriore è alloggiata la ruota di scorta, mentre più avanti sono presenti una coppia di sedili Momo equipaggiati con cinture a quattro punti OMP. Dietro al volante Momo, rigorosamente a calice come nella migliore tradizione rallistica, risiede la strumentazione di fattura artigianale. Al centro, in bella vista, il contagiri con il termometro dell'acqua e quello dell'olio, rispettivamente alla sua destra e sinistra. Più a lato gli strumenti per la pressione del lubrificante e il livello e la pressione del carburante, tutti griffati Maxi Car. Non c'è traccia del tachimetro e la cosa non ci stupisce affatto. Una selva di interruttori è disseminata sulla consolle centrale per azionare quei pochi dispositivi elettrici rimasti a bordo, come i fari o l'azionamento manuale della ventola di raffreddamento. Anche il comando di avviamento si trova qui, rigorosamente a pulsante dopo aver dato il consenso con lo stacca-batteria. Subito di fronte alla consolle troviamo un gran bel giocattolino: si tratta della torretta del cambio Bacci, originariamente predisposta per la 306 e modificata dallo stesso Pellegrini per questa 205. Permette di posizionare la leva del cambio molto più in alto della versione originale e di accorciarne notevolmente l'escursione... non vedo l'ora di "assaggiarlo" in pista! Subito dietro un'altra chicca: la lunga leva del freno a mano in alluminio, posizionata proprio a portata di mano per essere usata in caso di necessità. Degni di nota sono, infine, la pedaliera, i tappetini in alluminio mandorlato, l'estintore e la radio di bordo con relative cuffie, stabilmente ancorate alla traversa superiore del roll-bar.



Il castelletto del cambio Bacci e più in primo piano, la leva del freno a mano in alluminio.

I sedili sono Momo, con il logo Peugeot Sport, e indossano cinture sportive OMP.

I cerchi sono Cromodora Wheels da 6.5jx15". I pneumatici sono Yokohama Advan A048, 195/50.

L'albero motore è stato bilanciato. Il volano alleggerito mentre la testata è stata lavorata. Ridefinita anche l'elettronica di gestione.

MECCANICA

Il propulsore che spinge questa 205 è il mitico quattro cilindri da quasi due litri di cilindrata e 130 CV della "millennove" GTI. Si trattava della più potente unità motrice disponibile nella gamma delle 205 (escluso ovviamente l'1.8 della T16 stradale) che ha "stregato" generazioni di appassionati. Potente, affidabile e con un gran tiro in basso, questo propulsore era abbinato in origine a un cambio di velocità forse un po' troppo demoltiplicato. Un compromesso reso necessario dalla destinazione comunque stradale del modello, con un occhio anche ai consumi. L'autofficina Gonzi si è limitata a un profondo soft-tuning, ottimizzando numerosi aspetti della meccanica senza in realtà stravolgerne alcuno. Innanzitutto è stato bilanciato l'albero motore abbinato a un volano alleggerito; successivamente è stata la volta della testata, lavorata nei condotti e a livello di rapporto di compressione. Al suo interno sono ospitati nuovi alberi a camme Colombo e Bariani che agiscono su molle valvola rinforzate. Dopo aver lavorato il debimetro ci si è dedicati alla ridefinizione della mappatura elettronica, tramite la sostituzione del chip sulla centralina cercando di ottimizzare il rendimento del propulsore là dove veramente serve, cioè ben lontano dal regime di fuorigiri. Totalmente ridefinito lo scarico, il cui terminale fuoriesce minaccioso al centro del paraurti posteriore. Ma la vera marcia in più relativamente alla preparazione meccanica è costituita proprio dal... cambio di velocità. Al posto del 5 marce Peugeot, infatti, troviamo un cambio Zangherlini a innesti ravvicinati. La rapportatura scelta è veramente corta e consente una velocità di punta in quinta di circa 160 Km/h. Se prima ero curioso di scendere in pista con questa meravigliosa creatura, adesso smanio letteralmente. L'ISAM di Anagni infatti è un circuito abbastanza tortuoso dove difficilmente con una vettura di serie si inserisce il quinto rapporto. In questo caso, invece, sembra proprio che potremo utilizzare tutte e cinque le marce, con il vantaggio di trovare sempre quella giusta al momento giusto... l'adrenalina cresce!

ASSETTO

Per le sospensioni è stato scelto un assetto completamente regolabile, sia nella taratura degli ammortizzatori che nell'altezza, in quest'ultimo caso ovviamente per le sole ruote anteriori. Le barre di torsione presenti al retrotreno, infatti, consentono già di serie di variare a piacimento la distanza dal terreno dal corpo vettura. Pellegrini ci confessa di aver mantenuto l'assetto abbastanza alto, più idoneo per un tracciato sconnesso o a limite sterrato che non per una levigata pista in asfalto. Questo perché la vettura viene utilizzata anche in alcune competizioni di regolarità, su fondi spesso asfaltati in modo precario e piuttosto dissestati. Pazienza, annoto questa considerazione sul taccuino e mi preparo a scendere in pista.

DATI STRUMENTALI

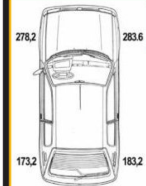
POTENZA MAX	COPPIA MAX	PESO/POTENZA
XXX CV a xxxx g/m	XXXX Nn a xxxx g/m	xxx kg/CV

Temperatura: xx° C
Umidita': xx%
Pressione atmosferica: xxx mbar

ACCELERAZIONE

	Tempo (Sec.)	Vel. uscita (Km/h)
100 M	6,72	93,4
200 M	10,12	117,6
400 M	15,42	146,8

	Tempo (Sec.)	Distanza (m)
0-100 KM/H	7,59	126,0
0-140 KM/H	14,62	366,7



I PESI

Asse anteriore	561.8
Asse posteriore	356.4
Peso totale	918.2

PEUGEOT 205 GTI 1.9

MOTORE Trasversale 4 cilindri in linea, cilindrata 1905 cm³, alesaggio x corsa 83x88 mm, rapporto di compressione 9,6:1, basamento in ghisa e testata in lega d'alluminio, distribuzione ad albero a camme in testa con 2 valvole per cilindro, potenza massima 130 CV (93.5 kW) a 6.000 g/m, coppia massima 16.8 kgm (161 Nm) a 4750 g/min, alimentazione ad iniezione elettronica Bosch LE 2 Jetronic, accensione elettronica transistorizzata.
TRASMISSIONE Trazione anteriore, cambio manuale a 5 marce (prima 2.923, seconda 1.850, terza 1.360, quarta 1,069, quinta 0.865, retromarcia 3.333, rapporto finale 3.688), frizione monodisco a secco.
DIMENSIONI E PESI Corpo vettura a 2 volumi 3 porte 5 posti, lunghezza 3705 mm, larghezza 1572 mm, altezza 1355 mm, passo 2446 mm, capacità di carico bagagliaio 250/930 lt., peso in ordine di marcia 875 kg, capacità serbatoio 42 lt.
SOSPENSIONI Anteriori a ruote indipendenti schema McPherson, barra stabilizzatrice, molla elicoidale disassata, ammortizzatori idraulici telescopici, posteriori a ruote indipendenti, con bracci tirati, barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice.
STERZO Pignone e cremagliera.
FRENI Anteriori a disco autoventilati, posteriori a disco, impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno.
RUOTE Pneumatici Pirelli P600 185/55 VR15.

TUNING

ESTETICA
- Kit Dimma composto da paraurti anteriore, paraurti posteriore, spoiler sopralunotto posteriore, fiancate posteriori, parafanghi anteriori e minigonne
- Modifica artigianale cofano motore
- Livrea originale Peugeot Sport

GRUPPO RUOTA
- Cerchi Cromodora Wheels 6,5jx15"
- Pneumatici Yokohama Advan A048 195/50

INTERNI
- Eliminazione rivestimenti abitacolo
- Roll-bar OMP
- Riposizionamento ruota di scorta
- Sedili Momo x 2
- Cinture di sicurezza OMP
- Volante a calice Momo
- Strumenti Maxi Car Racing: contagiri, pressione acqua, olio e carburante, temperatura acqua e olio, livello carburante
- Consolle artigianale con interruttori supplementari
- Pulsante avviamento
- Torretta cambio Bacci modificata
- Leveraggio freno a mano idraulico OMP
- Pedaliera Momo
- Tappetini artigianali in alluminio mandorlato
- Impianto di estinzione OMP
- Impianto radio OMP

MECCANICA
- Albero motore bilanciato
- Volano alleggerito e bilanciato
- Condotti testata lavorati
- Rapporto di compress. incrementato
- Alberi a camme Colombo e Bariani
- Lavorazione decimetro
- Filtro ad aspirazione diretta
- Impianto di scarico artigianale

TRASMISSIONE E ASSETTO
- Cambio ravvicinato Zanghertini
- Kit molle e ammortizzatori OMP regolabile

AUTOCARROZZERIA PELLEGRINI s.n.c. di PELLEGRINI MAURO&C.
Via dell'Artigianato 31/34/36
53045 Montepulciano (SI)
TEL. 0578.757235 - 347.0876304
FAX 0578.715470
aut.pellegrini@libero.it

La carrozzeria Pellegrini è nata nel Febbraio del 1982 in un piccolo garage in affitto. Maturando la sua esperienza nel campo, si è guadagnata la fiducia e la stima dei suoi clienti. Nel 1991, viste le esigenze di maggior spazio, si è trasferita in una nuova sede di proprietà (400 mq), nella zona artigianale di Montepulciano. Da sempre attenta alle innovazioni tecnologiche col passare degli anni si è dotata di nuovi servizi per soddisfare le esigenze della clientela, tra i quali la vettura sostitutiva gratuita ed il carro-attrezzi per il soccorso stradale. L'Autocarrozzeria Pellegrini, durante tutti i suoi anni di attività ha integrato l'abilità e l'esperienza artigianale con sempre più moderni servizi per il cliente tra i quali i preventivi computerizzati, la gestione telematica del sinistro e la convenzione ANIA.

in pista...

Tester Paolo Turco
Salire a bordo della 205 T16 Replica è piuttosto facile: il roll-bar non ostacola più di tanto e il sedile fisso è regolato giusto per la mia taglia. All'avvio il rombo del propulsore invade l'abitacolo con una calda sonorità che risulta veramente appagante. Tutto ciò che serve è a portata di mano, soprattutto il cambio che risulta molto vicino al volante. Mi avvio lentamente dai box, cercando di prendere confidenza con il mezzo in attesa che i liquidi vadano in temperatura, ancora un giro e poi si comincia a fare sul serio. Sul primo rettilineo a disposizione comincio a "sentire" il propulsore che risponde subito in maniera pronta e decisa. I rapporti corti giovano in maniera eclatante al quattro cilindri francese che chiede continuamente il rapporto successivo. Sul corto rettilineo dell'ISAM, anche senza esagerare nell'uscita dalla curva precedente, si arriva a tirare quasi tutta la quinta. Agire sulla leva del cambio è veramente un piacere: innesti corti, secchi e precisi consentono manovre rapidissime, soprattutto nelle staccate. L'assetto non è niente male, si rolla un po' e specie in uscita bisogna avere pazienza con il gas per non far pattinare la ruota interna. È bello avere di nuovo fra le mani un'auto così: niente servosterzo, ABS, controlli elettronici e cambi gommosi. La 205 di Pellegrini non ti nasconde nulla... pregi e difetti sono lì e vengono trasmessi senza filtri al pilota, che può reagire di conseguenza. Un tuffo nel passato per assaporare frammenti di gloria di un'epoca quando 130 CV erano veramente tanti e non appena sufficienti come oggi. Arriva il momento di cedere il passo al mitico Claudio Galiena che, con la scusa di effettuare i rilevamenti e realizzare il video della prova (a proposito non perdetevi il prossimo Motori in DVD in edicola a Novembre), una volta salito sulla 205 è stato veramente difficile farlo scendere, anche lui con un sorriso stampato sulle labbra come il sottoscritto, letteralmente conquistato da questa vettura.

> Agire sulla leva del cambio è veramente un piacere: innesti corti, secchi e precisi consentono manovre rapidissime, soprattutto nelle staccate.

Tester Claudio Galiena
...finalmente arriva il mio turno! Sentendo e guardando girare il mio "collega", non vedevo l'ora di mettermi al volante della 205. La scusa è buona: fare i rilevamenti e qualche ripresa video. Il sedile arretrato è un po' distante dallo sterzo, a causa della differente altezza con Paolo, ma il cambio e il freno a mano sono sempre lì a portata di mano. Dopo aver avviato l'auto, il 1,9 Peugeot suona magnificamente e pian piano prendo la via della pista. Il buon vecchio 8 valvole spinge forte da subito e innesca pattinamenti in prima e seconda marcia. Il cambio ravvicinato tanto nei rapporti quanto negli innesti è fantastico, rapido preciso e diretto. Iniziando a spingere, snoccioliamo le cinque marce sul rettilineo arrivando in prossimità del limitatore alla staccata della prima variante. Via tre marce e dentro! L'inserimento è fulmineo così come il cambio di direzione, merito dell'assetto alto e rigido che lascia comunque un po' di spazio al rollio. In uscita gli angoli "conservativi" scelti per camber e convergenza limitano un po' l'aderenza delle coperture scelte, le ottime Yokohama Advan A048. Risalendo verso il Cavatappi si allunga la quarta, si frena e si scalano due marce, "colpetto" di freno a mano e via di controsterzo. Che sballo! L'assetto piatto, alto e bilanciato ci consente di giocare sfruttando sotto o sovrasterzo a seconda delle esigenze. Percorrere la serie di esse è entusiasmante, si danza da una curva all'altra accompagnati dal fantastico sound del "millennove" Peugeot. Guidare una vettura così crea davvero "dipendenza", più la guidi e più ne vuoi! Il pensiero va ai bei tempi in cui le auto erano più leggere, e con pochi cavalli si riusciva ad avere prestazioni a dir poco esaltanti. Forse una volta lo sterzo era meno preciso e la tenuta di strada magari più precaria, ma il divertimento era assicurato. Continuando a inanellare giri su giri, mi accorgo che la benzina è finita e mio malgrado devo fermarmi ai box. Meglio così, altrimenti andava a finire che alla mia età mi sarei innamorato di questa gagliarda "vecchietta"!

> Guidare una vettura così crea davvero "dipendenza", più la guidi e più ne vuoi! Il pensiero va ai bei tempi in cui le auto erano più leggere, e con pochi cavalli si riusciva ad avere prestazioni a dir poco esaltanti.

tester PAOLO TURCO e CLAUDIO GALIENA

SPECIAL THANKS
Il giorno del test abbiamo avuto la possibilità di provare la vettura in pista ininterrottamente dal mattino fino alla sera. Non sappiamo con certezza quanti Km abbiamo percorso né quanti sovrasterzi abbiamo effettuato: foto, video, rilevamenti... la 205 è arrivata quasi con il pieno ed è andata via a serbatoio praticamente vuoto! Quello che sappiamo è che ad ogni sosta il proprietario si avvicinava con il sorriso sulle labbra e ci incitava a fare di più nel test successivo. Lavorare in questo modo è estremamente appagante sia per noi tester sia per i nostri lettori che possono apprezzare al meglio la vettura. Per questo ci sentiamo di ringraziare il Sig. Pellegrini per l'estrema disponibilità mostrata.

LA PEUGEOT 205 T16

M24 Rallye: una sigla sconosciuta, che sulla carta identifica la Peugeot 205 Turbo 16. Alla fine degli anni '70 la Peugeot inizia a pensare alla 205 (sigla di progetto M24) e un gruppo di tecnici ed esperti, guidati da un giovane Jean Todt, prende in mano il progetto di una versione da competizione. L'obiettivo è di far debuttare questo modello esclusivo insieme alla versione di serie. Il progetto nasce con precise esigenze: una meccanica studiata per la massima prestazione e la migliore accessibilità nelle riparazioni, un'estetica vicina al modello di serie e uso di componentistica derivata dai modelli già costruiti. Sulla base del conosciuto motore "XU" della 205 GTI 1.600 cc si costruisce un'unità turbocompressa di 1775 cc, con testa a 16V, dotata di una turbina KKK, intercooler e radiatore dell'olio. Con una pressione di 0,7 bar il motore arriva a erogare 200 CV a 6.750 giri/min con una coppia di 26 Kgm a 4.000 giri/min. Tutto questo viene trasmesso alle ruote tramite 3 differenziali autobloccanti (anteriore al 17% e posteriore al 40% e differenziale centrale Ferguson) con una ripartizione totale del 66% sul posteriore e 44% sull'anteriore. La 205 Turbo 16 è una vettura a sé, trionfatrice in molte competizioni dell'epoca e oggi oggetto di collezione. Non a caso i pochi esemplari sono scambiati per cifre intorno ai 50.000 Euro ed è quasi impossibile vederne una. Per fortuna ci sono le documentazioni dell'epoca per farci sognare.

PEUGEOT 205 T16 (STRADALE)
MOTORE posteriore trasversale centrale inclinato all'indietro di 20°, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa: 83 x 82 mm, cilindrata 1775 cm³, rapporto compressione: 6,5:1, due assi a camme in testa, 16 valvole, lubrificazione forzata, alimentazione a iniezione elettronica Bosch K-Jetronic, accensione elettronica cartografica AEI, turbocompressore KKK, pressione max sovralimentazione 0,7 bar, intercooler aria-aria, potenza max 147kW (200 CV) a 6750 giri/min, coppia max 255 Nm (26 kgm) a 4000 giri/min.
TRASMISSIONE Trazione integrale, tre differenziali di tipo autobloccante (centrale epicicloidale e giunto Ferguson), ripartizione della trazione 34% ant. 66% post., frizione monodisco a secco, cambio meccanico a 5 rapporti tutti sincronizzati, pneumatici 195/55 R 15.
CORPO VETTURA Berlinetta sportiva. Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, doppio triangolo con combinazione molla/ammortizzatori sul triangolo superiore, barra stabilizzatrice, freni anteriori e posteriori a dischi ventilati, circuito sdoppiato anteriore-posteriore.
PRESTAZIONI Velocità max. 210 km/h, accelerazione 0-100 km/h 6 sec., 400 mt con partenza da fermo 14,4 sec., 1000 mt da fermo 27 sec.

PEUGEOT 205 T16 RALLY
Come la versione stradale eccetto:
MOTORE Rapporto di compressione 7:1
POTENZA MASSIMA 350 CV a 8000 giri/min
COPPIA MASSIMA 45 kgm a 5000 giri/min
TRASMISSIONE Frizione bidisco.

PEUGEOT 205 T16 EVOLUZIONE 2
Come la versione stradale eccetto:
MOTORE Rapporto di compressione 7:1
POTENZA MASSIMA 430 CV a 7500 giri/min
COPPIA MASSIMA 50 kgm a 5500 giri/min
TURBOCOMPRESSORE Garret.
TRASMISSIONE Frizione bidisco.

Nel 1986 furono approntati alcuni modelli della Evoluzione 2 con potenze oltre i 500 CV.