

Inhaltsverzeichnis

Seite

- 7 **Vorwort**
- 8 **Der Peugeot 106 stellt sich vor**
Besonderheiten am Peugeot 106
- 14 **Motorraumbilder**
Die Einzelteile im Motorraum der Peugeot-106-Modelle
- 16 **Regelmäßige Wartung**
Wartungsintervalle, Erläuterungen zum Wartungsplan innen auf der hinteren Umschlagseite, Arbeiten für den Selbsthelfer, Fahrzeugdaten
- 18 **Der sichere Arbeitsplatz**
Pflegetplatz, Wagenheber, Aufbockmöglichkeiten, Wagen abstützen, Mietwerkstatt
- 20 **Schmieröle aller Teile**
Motoröl, Ölstand, Ölverbrauch, Ölarten, Ölspezifikationen, Ölviskosität, Ölwechsel, Ölfilter, Servolenkung, Getriebeöl, Sonstige Schmierstellen
- 27 **Die Motoren und ihr Innenleben**
Motorversionen, Konstruktion, Leistungsstufen, Einzelteile, Schmiersystem, Ventilsteuerung, Motorundichtigkeiten, Lebensdauer, Kompressionsdruck, Oberer Totpunkt, Ventilspiel, Zahnriemen, Steuerzeiten, Störungsbeistand Zylinderkopfdichtung, Zylinderkopfausbau, Lagerschaden, Motorschaden, Motorausbau
- 43 **Die Auspuffanlage**
Einzelteile, Lebensdauer, Zustandsbeurteilung, Aus- und Einbau, Lambdasonde ausbauen
- 48 **Die Abgas-Entgiftung**
Schadstoffe, Abgas-Entgiftung, Geregelter Katalysator, Lambdasonde, Fahren mit Katalysatorfahrzeugen
- 51 **Das Kühlsystem**
Funktion, Kühlflüssigkeit, Frostschutz, Kühler, Kühlerschläuche, Thermostat, Wasserpumpe, Kühlerventilator, Störungsbeistand
- 62 **Vom Tank zur Kraftstoffpumpe**
Tank, Tankentlüftung, Aktivkohlefilter, Tankgeber, Kraftstoffleitungen, Kraftstoffpumpe, Störungen an der Kraftstoffpumpe, Kraftstofffilter
- 67 **Luftfilter und Ansaugkanäle**
Luftfiltereinsatz, Filtergehäuse, Ansaugluft-Vorwärmung, Ansaugrohr-Beheizung, Drosselklappenstutzen-Beheizung
- 72 **Die Bosch Mono-Motronic-Einspritzung**
Einzelteile, Funktion, Störungen und Eigendiagnose, Selbsthilfe an den Einzelteilen, Sichtprüfung, Bauteilprüfungen, Leerlauf und Abgastest, Abgasuntersuchung, Lambdasonde, Gaszug, Störungsbeistand
- 83 **Die Magneti-Marelli Monopoint-Einspritzung**
Einzelteile, Funktion, Störungen und Eigendiagnose, Selbsthilfe an den Einzelteilen, Sichtprüfung, Bauteilprüfungen, Leerlauf, Abgastest, Lambdasonde, Störungsbeistand

	Seite
	Die Motronic-Einspritzung 90
Einzelteile, Funktion, Lambda-Regelung, Selbsthilfe an den Einzelteilen, Sichtprüfung, Bauteilprüfungen, Einzelteile ausbauen, Leerlauf, Störungsbeistand	
	Die Kupplung 100
Funktion, Lebensdauer, Kupplung prüfen, Kupplungseinstellung, Kupplungszug, Aus- und Einbau, Zustand der Kupplungsteile, Ausrücklager, Störungsbeistand	
	Getriebe und Achsantrieb 105
Schaltgetriebe, Schaltungsprobleme, Störungsbeistand Getriebe, Getriebe-Ausbau, Achsantrieb, Antriebswellen, Antriebswellen-Manschetten, Störungsbeistand Antriebswellen, Antriebsgelenke	
	Radaufhängung und Lenkung 112
Vorderradaufhängung, Negativer Lenkrollradius, Radeinstellung, Lenkung, Servolenkung, Federbeine, Stoßdämpfer, Hinterachse, Prüf- und Wartungsarbeiten, Einzelteile ausbauen	
	Die Bremsen 125
Funktion, Bremsflüssigkeit, Scheibenbremsen, Trommelbremsen, Handbremse, Hauptbremszylinder, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, Arbeiten an der Bremshydraulik, Störungsbeistand	
	Das Antiblockiersystem 144
Funktion, Hydraulikeinheit, Drehzahlgeber, Steuergerät, Störungen am ABS-System	
	Räder und Reifen 147
Die richtigen Reifen, Felgen, Radschrauben, Notrad, Reifendruck, Reifenzustand, Radwechsel, Reifenreparatur, Rad-Unwuchten	
	Elektrik und Elektronik 153
Elektrik, Elektronik, Halbleiter, Weitere Bauelemente, Spannung, Strom und Widerstand messen, Vorsichtsmaßnahmen	
	Die Karosserie-Elektrik 156
»Masse«, Orientierungshilfen, Leitungen, Kabelsteckverbindungen Sicherungen, Sicherungskasten, Relais und Steuergeräte, Schaltrelais	
	Die Schaltpläne 162
Wissenswertes zu den Schaltplänen, Bauteile-Verzeichnis, Verschiedene Schaltplantypen, Schaltpläne der einzelnen Fahrzeug-Baugruppen und -Ausstattungen	
	Die Batterie 176
Funktion, Batterie-Daten, Batterie-Reserven, Batteriesäurestand, Batterieausbau, Ladezustand, Batterie laden, Starten mit leerer Batterie, Wagen anschleppen	
	Die Lichtmaschine 180
Drehstrom-Generator, Leistung, Vorsichtsmaßnahmen, Ladekontrolle, Spannungsregler, Selbsthilfe an Generator und Regler, Fahren mit defekter Lichtmaschine, Keilriemen bzw. Keilrippenriemen, Störungsbeistand	
	Der Anlasser 185
Bauart und Funktion, Anlasserausbau, Schleifkohlen, Störungsbeistand	

Seite

187 **Die Zündanlage**

Aufgabe der Zündung, Zündverstellung, Verschiedene Zündsysteme im Peugeot, Funktion der Zündspule, Funktion des Steuergeräts, Schaltgerät, Geber für Motordrehzahl, Hallgeber, Arbeiten an der Zündanlage, Störungssuche, Zündverteiler, Zündzeitpunkt, Kerzenstecker, Zündkabel, Zündfolge, Zündkerzen, Elektrodenabstand, Zündzeitpunkt

198 **Die Beleuchtung**

Glühlampen, Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Scheinwerfereinstellung, Leuchtweitenregulierung, Lampenwechsel rund ums Fahrzeug, Rückfahrlichtschalter, Sonstige Leuchten, Schalterbeleuchtung, Türkontaktschalter, Leuchten am Armaturenbrett

208 **Die Signaleinrichtungen**

Blink- und Warnblinkanlage, Blinkrelais, Bremsleuchten, Bremslichtschalter, Störungsbeistände, Hupe, Lichthupe

211 **Instrumente und Geräte**

Kontrollinstrumente und -leuchten, Kombi-Instrument zerlegen, Tachometer, Zeituhr, Anzeige und Kontrollinstrumente, Schalter, Zündschloß, Heizbare Heckscheibe, Scheibenwischer, Scheibenwascher, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Radio, Lautsprecher, Elektrische Spiegelverstellung, Zentralverriegelung

236 **Heizung und Lüftung**

Funktionsprüfung, LüftungsfILTER, Luftgebläse, Heizhebelblende, Gebläseschalter, Luftdüsen, Betätigungszug, Störungsbeistand

240 **Die Karosserieteile**

Frontblech, Stoßfänger, Motorhaube, Haubenzug, Kotflügel, Radhausschalen, Seitenleisten, Türen, Türverkleidungen, Schlösser, Fenster, Außenspiegel, Heckklappe, Scheiben, Unterbodenschutz, Wasserablauflöcher, Lackierung

252 **Der Innenraum**

Armaturenbrett, Lenksäulenverkleidung, Einbaublende, Mittelkonsole, Sitze, Kopfstützen, Sicherheitsgurte

256 **Defektsuche mit System**

Reihenfolge der Fehlersuche, Fehlerquelle Elektrik, Fehlerquelle Zündung, Fehlerquelle Kraftstoffversorgung, Verzeichnis der Störungsbeistände

258 **Technische Daten**

Motor, Schmiersystem, Kühlsystem, Kraftstoffanlage, Kraftübertragung, Fahrwerk, Bremsanlage, Elektrische Anlage, Füllmengen, Gewichte

260 **Anhang Dieselmotor**

Motorraumbild, Diesel-Prinzip, Geteilter Arbeitsraum, Wirbelkammer, Einspritzanlage, Vorglühanlage, Wartungsarbeiten, Störungssuche

270 **Stichwortverzeichnis**

Wartungsplan

innen auf der hinteren Umschlagseite

Löwenbaby

Acht Jahre nach dem Ableben des seligen 104 schickte Peugeot wieder einen Stadtfliker ins Rennen um die Käufergunst. Das Modellprogramm des 106 soll die Löwenfamilie unterhalb des 205er erweitern – also im unteren Preissektor. Der Ende August '91 europaweit der Öffentlichkeit vorgestellte 106 wurde von seiner Konzeption weniger als spartanischer Kleinwagen geplant, sondern eher als »Luxus-Mini«. Dementsprechend ist die Ausstattung recht umfangreich.

Das Karosseriestyling des 356 Zentimeter kurzen Wägelchens kann wie einst der 205 als gelungener Wurf gelten: Kurze Karosserie-Überhänge, Keilform, soweit das bei Kleinwagen möglich ist, Peugeot-typische Stilelemente und die großen Glasflächen geben ihm ein spannungsreiches Erscheinungsbild.

Während die Französinen und Franzosen schon seit September '91 in den Genuß des Asterix unter den Galliern kamen, begann der Verkauf hierzulande erst Mitte Januar '92.

Die Modellreihe umfaßt vier Ausstattungs- und fünf Motorvarianten. Letztere sind allesamt alte Bekannte aus dem PSA-Konzern. So sind die 1,0-, 1,1- und 1,4-Liter-Vierzylinder auch schon in anderen Peugeot- und Citroen-Modellreihen zum Einsatz gekommen. Lediglich der stärkste und teuerste der Löwenkinder, der XSi, bekam eine Motorüberarbeitung verordnet.

Trotz 16 Zentimeter weniger Außenlänge gegenüber dem 205 weist der 106 nahezu identische Innenraummaße auf. Auch der lange Radstand und die zum 205 leicht vergrößerte Innenraumbreite lassen das Auto von innen größer erscheinen, als es tatsächlich ist. Die Ausstattung des Innenraums fällt unter die Kategorie »Schöner Wohnen«, was angesichts der vielversprechenden Hülle nicht ganz unerwartet kommt.

Noch einige Eckdaten zum 106er-Verkauf in Deutschland: Verkaufsstart: Januar '92; Einführung 33-kW-Motor: Juli '92; Diesel und Viertürer: Januar '93. Parallel dazu immer wieder andere Sondermodelle.

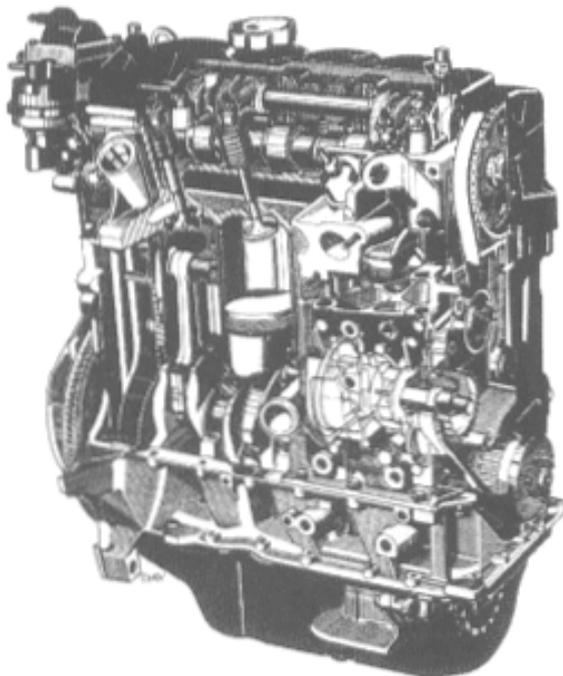
Die einzelnen Baugruppen

Nach dem kurzen Überblick nun zur Technik. Die Technik-Merkmale der einzelnen Baugruppen sollen nachfolgend kurz angesprochen werden.

Motor

In den Benzinermodellen des Peugeot 106 ist ausschließlich die sogenannte »TU-Motorenbaureihe« eingebaut. Es handelt sich dabei um kompakte Triebwerke für die kleine Fahrzeugklasse von Peugeot und Citroen. Wir finden diese Motoren im Peugeot 205, 306, 309 und in den Citroen-Modellen AX und ZX.

Witz der Sache ist, daß je nach Motorleistung unterschiedliche Motorblock-Materialien zum Einsatz kommen, wogegen der Zylinderkopf bei allen Motoren gleich gestaltet ist und aus demselben Material (Aluminium-Guß) besteht.



Die Schnittzeichnung zeigt einen Motor der »kleinsten« Peugeot-Motorenfamilie. Er gehört der Motorenbaureihe TU an und kommt im Peugeot 106 mit zwei unterschiedlichen Motorblöcken zum Einsatz: Zum einen handelt es sich um einen Leichtmetall-Zylinderblock mit einzeln eingesetzten Zylinderlaufbüchsen, zum anderen um einen Grauguß-Block mit direkt in den Block eingearbeiteten Laufbüchsen.

Als Viertürer ist der Peugeot 106 schon fast eine ausgewachsene Limousine.



Die Motoren bis 44 kW Leistung sind mit einem Leichtmetall-Motorblock versehen, in den auswechselbare Grauguß-Zylinderlaufbüchsen eingesetzt sind. Vorteil dieser Bauweise: Durch einfaches Auswechseln dieser Büchsen und der dazugehörenden Kolben ist schon ein Teil des Motors ohne großen Aufwand überholt. Außerdem sind die Zylinderbüchsen immer optimal vom Kühlwasser umspült, weshalb man bei dieser Bauweise auch von »nassen« Zylinderbüchsen spricht. Nachteilig ist dagegen das nun nötig werdende Abdichten der Büchsen gegen Ölwanne und Kühlmittelkanäle.

Ab 55 kW ist ein Graugußblock das Kernstück des Motors. Diese etwas schwergewichtigere Bauweise vermeidet die genannten Abdichtungsprobleme, ist dabei aber bei einer eventuellen Motorrevision im Nachteil. Folgende Benziner-Motorvarianten finden sich im Peugeot 106:

Motortyp	TU9 M/L	TU1 M/L	TU3FMC/L	TU3FJ2/L
Motorkennbuchstaben	CDY	HDZ	KDY bzw. KDX	KFZ
Zylinderblock	Leichtmetall	Leichtmetall	Grauguß	Grauguß
Hubraum cm ³	954	1124	1360	1360
Leistung kW (PS)	33 (45)	44 (60)	55 (75)	69 (94)
bei Drehzahl 1/min	6000	6200	5800	6600

Hinter der Peugeot-Motortyp-Bezeichnung verbirgt sich folgendes:

- TU – Motorbaureihe
- 9, 1, 3 – Hubraum-Kennzahl, z. B. 9 = 954 cm³, 1 = 1124 cm³, 3 = 1360 cm³
- F – Motorblock aus Grauguß
- M – Monopoint-Einspritzung (Zentraleinspritzung)
- J – Multipoint-Einspritzung (Einspritzung mit mehreren Einspritzventilen – in unserem Fall Motronic)
- 2 – (in Verbindung mit »J-«) Anzahl der Ventile pro Zylinder
- C – erhöhtes Drehmoment im unteren Drehzahlbereich
- L – Kennbuchstabe für erfüllte Abgasnorm

Der Zweitürer wirkt nur optisch kleiner als der Viertürer. Tatsächlich besitzt er die gleichen Außen- und Innenabmessungen.



Getriebe

Im Peugeot 106 ist ausschließlich das Schaltgetriebe Typ MA verbaut – je nach Ausstattung als Vier- oder Fünfganggetriebe. Die MA-Getriebe wurden bei Peugeot erstmals 1987 verwendet. Zum Einbau im Peugeot 106 erhielten die Fünfganggetriebe zur Geräuschreduzierung ein verstärktes Gehäuse, und die bislang eingebauten Kunststoff-Schaltgabeln wurden gegen solche aus Messing ausgetauscht.

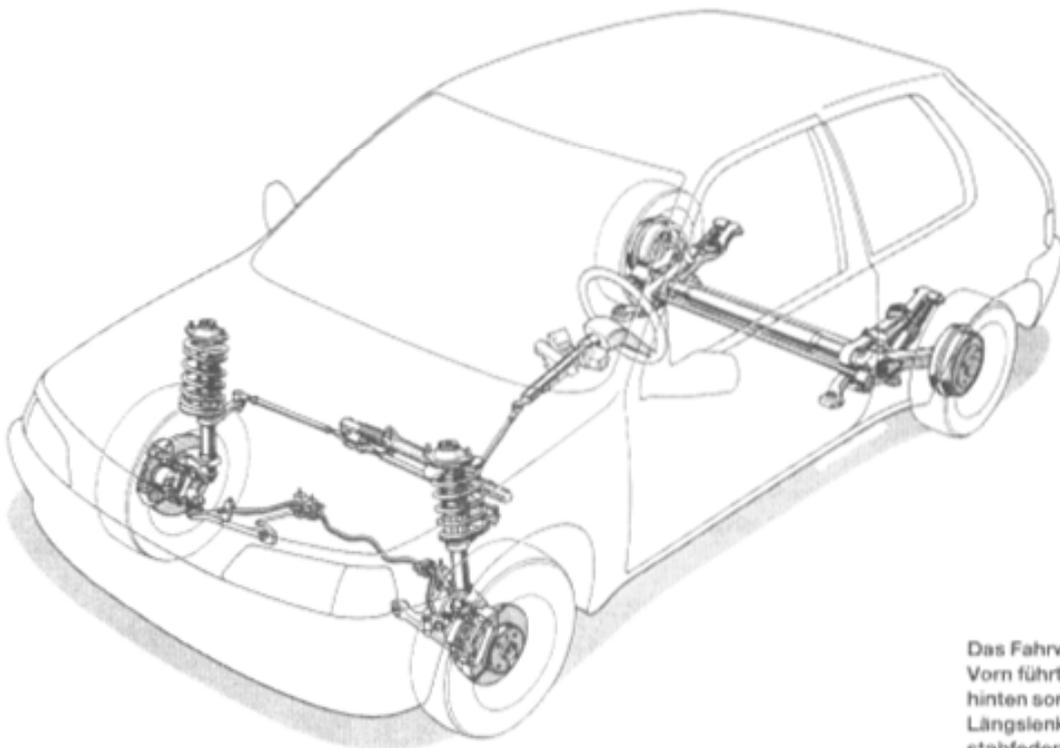
Kupplung

Bei der Dimensionierung der Kupplung wurde insbesondere auf die Pedalkräfte geachtet. Sie bleiben beim Peugeot 106 unter 100 N. Interessant auch die beiden unterschiedlich langen Kupplungszüge: Die Modelle bis 44 kW haben einen kurzen Kupplungszug, der den Betätigungshebel am Getriebe von vorn nach hinten zieht. Dagegen umschlingt der Kupplungszug bei den Modellen ab 55 kW sozusagen das Getriebe und zieht den Hebel nach vorn. Der lange Kupplungszug vermeidet Antriebseinflüsse der stärkeren Motoren auf den Einkuppel-Vorgang.

Antriebswellen

Die beiden Antriebswellen, die die Motorkraft vom Getriebe zu den Rädern leiten, sind rechts und links unterschiedlich lang. Um die Massenverhältnisse anzugleichen, ist die linke, kürzere Welle massiv, die rechte längere dagegen innen hohl.

Bei den Gelenken der Antriebswelle handelt es sich um sogenannte Tripode-Gelenke (sie besitzen drei Lager), von denen das getriebeseitige als Verschiebegelenk ausgeführt ist. Es ist also für die beim Ein- und Ausfedern entstehende Längenänderung der Welle zuständig. Das radseitige Gelenk ist dagegen in axialer Richtung fest.



Das Fahrwerk des Peugeot 106: Vorn führt eine Federbeinachse, hinten sorgt eine aufwendige Längslenkerachse mit Drehstabfeder für Spurtreue.

Vorderachse

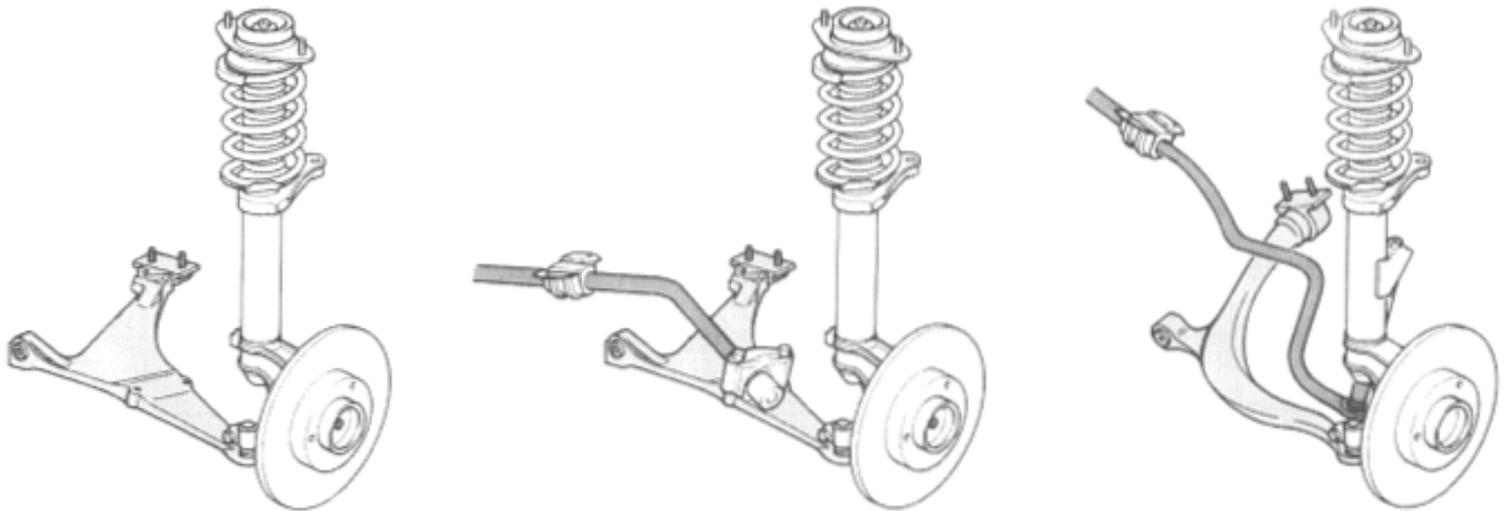
Bei der Vorderachse des Peugeot 106 bilden Radnabe, Feder und Stoßdämpfer eine Einheit. Das sind die sogenannten Federbeine – keine Neuheit, aber bewährt und an den meisten Fahrzeugen zu finden. Unten sind die Federbeine über sogenannte Dreieckslenker beweglich mit den Längsträgern der Karosserie verbunden (angelenkt – daher der Name). Auf einen Vorderachsträger (oft als Fahrschemel bezeichnet) – also eine direkte zusätzliche Verbindung zwischen den beiden Querlenkern – wurde verzichtet; die gibt es erst in der nächsthöheren Fahrzeugklasse.

Einen Querstabilisator – er verringert die Kurvenneigung des Wagens – besitzen nur die »besseren« Ausstattungen. Beim XN-Modell muß es durch die insgesamt etwas härtere Federung auch so gehen.

Wer's noch nicht weiß: Ein Stabilisator besteht aus einem Metallstab, der an zwei Punkten an der Karosserie gelagert ist, an seinen Enden aber jeweils am rechten und linken Querlenker befestigt ist. Federt das kurveninnere Rad aus, wird dieses Ende des Stabilisators nach unten gezogen. Der Stabi leitet diese Bewegung (reduziert um seine eigene Federrate) auf das eingefederte kurvenäußere Rad weiter, was dort zusätzliche Federkraft bringt.

Ganz anders sieht die Vorderachse beim XSi aus: die Querlenker haben Sichelform und sind aus Schmiedestahl gefertigt. Auch der Stabilisator ist gegenüber den »zivileren« Versionen geändert. Er ist an seinen Enden nicht mit dem Querlenker, sondern über Verbindungsstangen direkt an die Federbeine angekoppelt.

Vorderachse des XSi



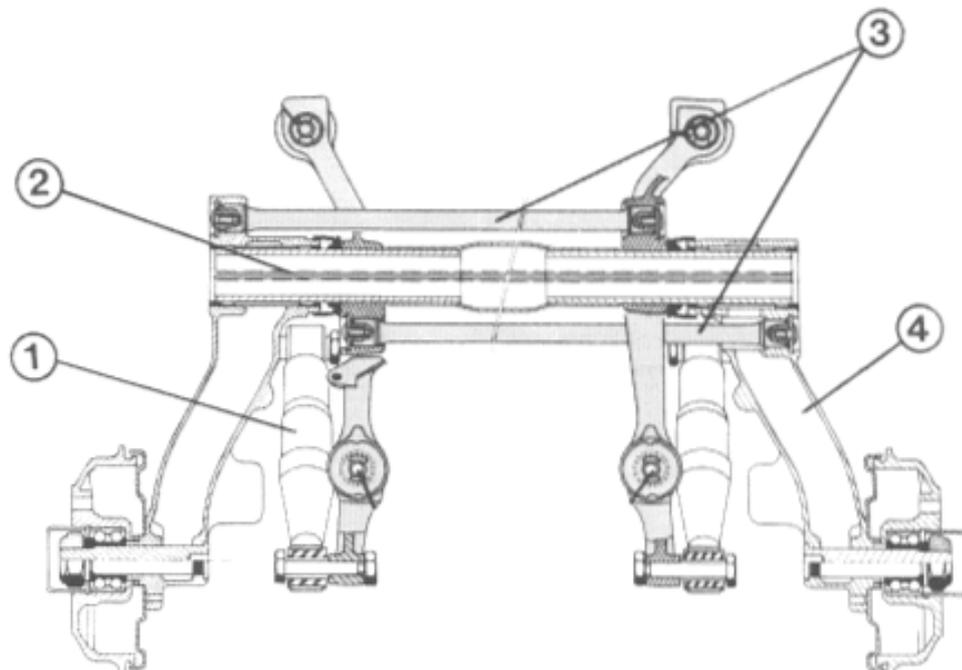
Drei verschiedene Vorderachsversionen finden sich – je nach Motorisierung – am Peugeot 106: Links: Die einfachste Version mit unterem Dreieckslenker, jedoch ohne Querstabilisator. Mitte: Version mit Querstabilisator. Rechts: XSi-Achse mit sichelförmigem Querlenker und Stabilisator-Verbindungsstange zum Federbein.

Hinterachse

Die Hinterräder werden an beiden Seiten durch gegossene Längslenker geführt. Diese sind über Nadellager mit dem Hinterachskörper verbunden, der im wesentlichen aus einem Stahlrohr mit 2,5 mm Wandstärke besteht.

Gefedert sind die beiden Längslenker – und mit ihnen die Räder – durch zwei Drehstäbe (Torsionsstäbe), die jeweils am gegenüberliegenden Achsende verankert sind. Übrigens: Drehstäbe federn durch Verdrehen des einen gegen das andere Drehstabende.

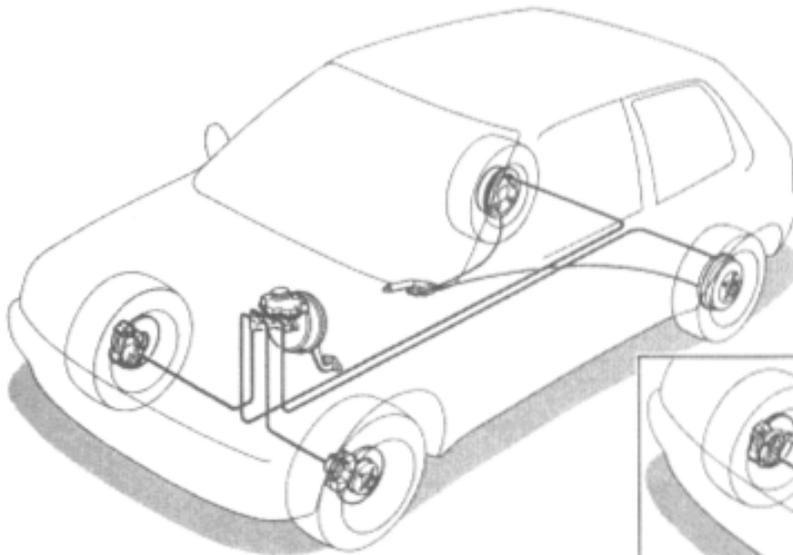
Innen im Achsrohr befindet sich ein weiterer Drehstab, der rechten und linken Längslenker direkt verbindet. Das ist der Stabilisator der Hinterachse.



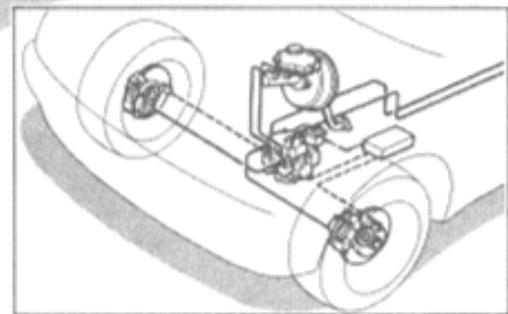
Die Hinterachse als Schnittzeichnung. Es bedeuten:
 1 – Stoßdämpfer;
 2 – Querstabilisator (im Achsrohr liegend);
 3 – Drehstäbe (Federung);
 4 – Längslenker.
 Die Achse ist nicht in voller Breite dargestellt.

Räder

Bis 44 kW besitzen die Räder drei Radschrauben, ab 55 kW sind es deren vier. Entsprechend besitzen die Peugeot-106-Modelle unterschiedliche Felgen. Je nach Motorleistung und Ausstattung steht der Peugeot auf Reifen der Dimensionen 145/70 R 13 T, 165/65 R 13 T oder 175/60 R 14 H.



Der Peugeot 106 besitzt ein Bremssystem mit zwei Bremskreisen in diagonaler Aufteilung. Das heißt: bei Ausfall eines Bremskreises bleiben immer noch ein Vorderrad und das gegenüberliegende Hinterrad bremsfähig. Im Rahmen abgesetzt gezeichnet ist die Version mit ABS.



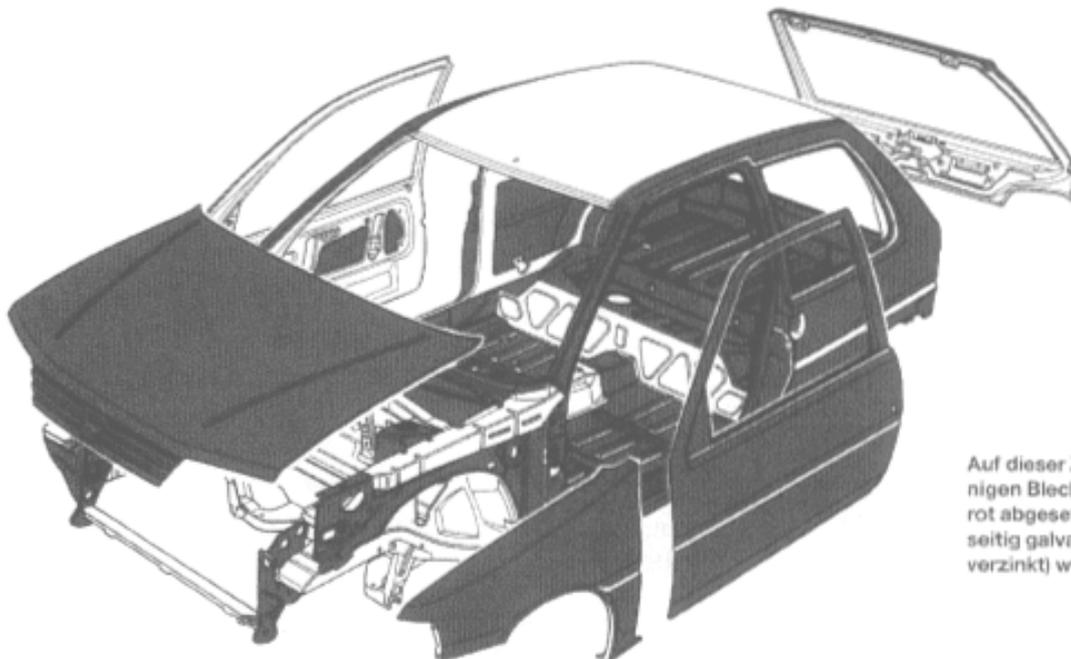
Bremsen

Alle 106er besitzen einen Bremskraftverstärker und ein diagonal aufgeteiltes Zweikreis-Bremssystem. Das bedeutet, daß bei einem Defekt in einem der beiden Kreise trotzdem ein Vorderrad sowie das Hinterrad auf der gegenüberliegenden Seite bremsbereit bleiben.

Vorn hat der Peugeot Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen. Bis 44 kW kommen unbelüftete Bremscheiben mit 238 mm Durchmesser zum Einsatz, ab 55 kW sind Bremscheiben mit 247 mm Durchmesser eingebaut und beim XSi sowie bei allen Fahrzeugen mit Antiblockiersystem sind die vorderen Bremsen mit innenbelüfteten Scheiben des größeren Durchmessers ausgestattet.

Die Trommelbremsen hinten stellen sich selbst nach und auch der Bremskraftregler ist integriert: er sitzt in den Radbremszylindern (bei Fahrzeugen ohne Antiblockiersystem).

Bei Ausstattung mit ABS (Fabrikat Bendix) sitzt die Hydraulikeinheit genau unter dem Bremskraftverstärker im Motorraum. An der linken Motorraumwand ist das ABS-Steuergerät heimisch. Bei Fahrzeugen mit ABS ist der Bremskraftregler nicht in den Radbremszylindern, sondern separat an der Hinterachse untergebracht.



Auf dieser Zeichnung sind diejenigen Blechteile der Karosserie rot abgesetzt, die ein- oder beidseitig galvanisch behandelt (z. B. verzinkt) wurden.

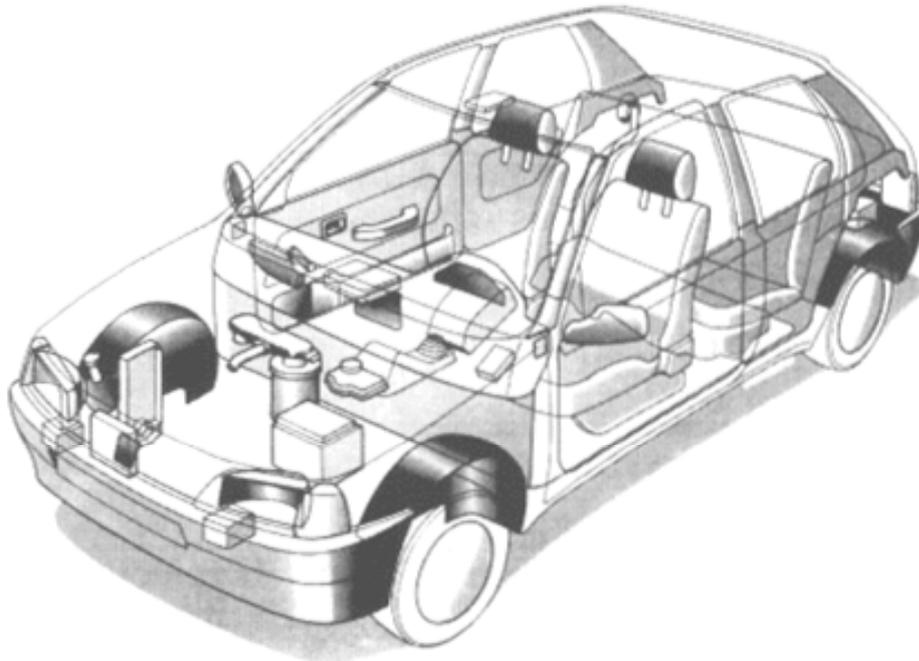
Karosserie-Styling

Wie das bei Peugeot schon fast Tradition ist, wurde für das Karosserie-Styling der italienische Autodesigner Pininfarina beauftragt. In Zusammenarbeit mit der Peugeot-Designabteilung entstand so schon im Jahre 1986 der erste Entwurf zum Modell 106. An dieser ersten Formfindung wurde während der gesamten Fahrzeug-Entwicklungszeit ständig gearbeitet – die letzten Feinarbeiten erfolgten sogar noch kurz vor der Serienproduktion.

Karosserie-Struktur

Für Zwei- und Viertürer-Modell gelten dieselben Karosserie-Grundmaße. (Wir erinnern uns: Beim Vorgängermodell 104 war der Zweitürer kürzer als der Viertürer.) Die beiden Modellversionen unterscheiden sich lediglich durch die Karosserie-Seitenteile, die unterschiedliche Ausschnitte für eine oder zwei Türen freigeben. Die Türen selbst hängen an festgeschweißten Scharnieren. Das heißt: die Lage der Scharniere kann nicht eingestellt werden, sie wird bei der Herstellung einmal positioniert und dabei bleibt's. Anders bei der Heckklappe. Hier sind die Scharniere von innen am Dach-Querträger angeschraubt.

Leben nach dem Tod: Alle in diesem Bild gerastert dargestellten Kunststoffteile können durch Kennzeichnung problemlos dem Recycling-Prozeß zugeführt werden.



Zur Erzielung der nötigen Karosseriesteifigkeit sitzen über jedem der vorderen Radkästen Längsträger, die mit einer zusätzlichen Längsverstrebung versehen sind. Die Längsträger folgen dem Verlauf der Motorraum-Seitenwand mit einem Kastenträger und gehen unter dem vorderen Bodenblech in äußere und innere Längsholme über.

Wie schon im Abschnitt über die Vorderachse erwähnt, besitzt die 106er-Karosserie keinen Vorderachsträger, der die Lagerpunkte der Achs-Hälften verbindet. So sind die Querlenker der Vorderradaufhängung direkt an den erwähnten Längsträgern befestigt.

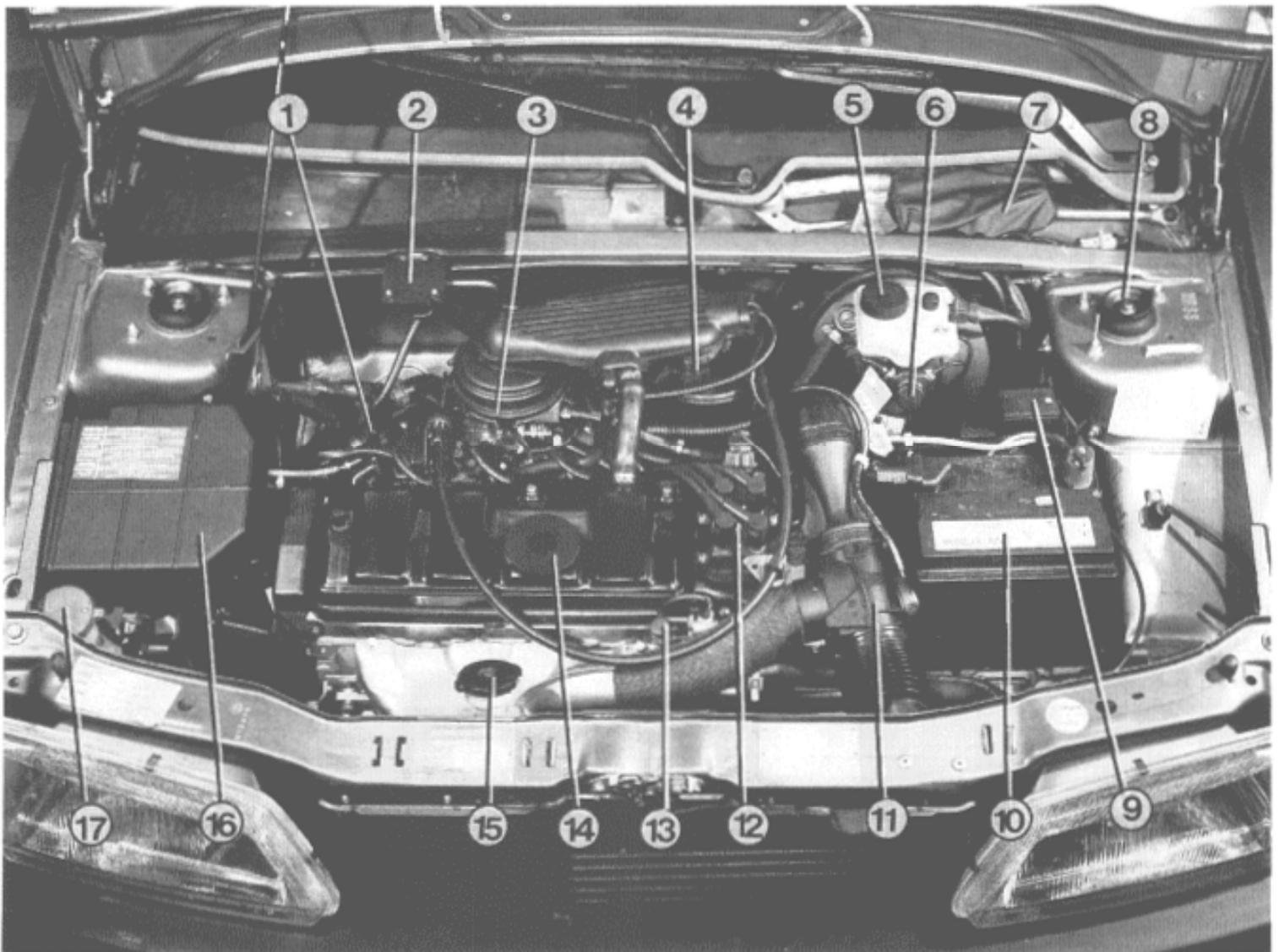
Im Bereich der Fahrgastzelle verfügt die Karosserie zur Aussteifung über äußere Längsholme (die Einstiegschweller) und weitere Längsversteifungen im Bereich des Mitteltunnels. Verstärkungen finden sich auch an allen sicherheitsrelevanten Punkten der Karosserie, also an den Gurtbefestigungspunkten, den Türscharnieraufnahmen und den Schloß-Ankerpunkten.

So verwundert es nicht, daß der Peugeot 106 beim Crashtest noch ganz gut davonkommt: Beim ECE-genormten Frontalaufprall mit 50 km/h auf ein festes Hindernis wird z.B. das Lenkrad 27 mm nach hinten verschoben – 127 mm wären noch zulässig.

Rostschutz

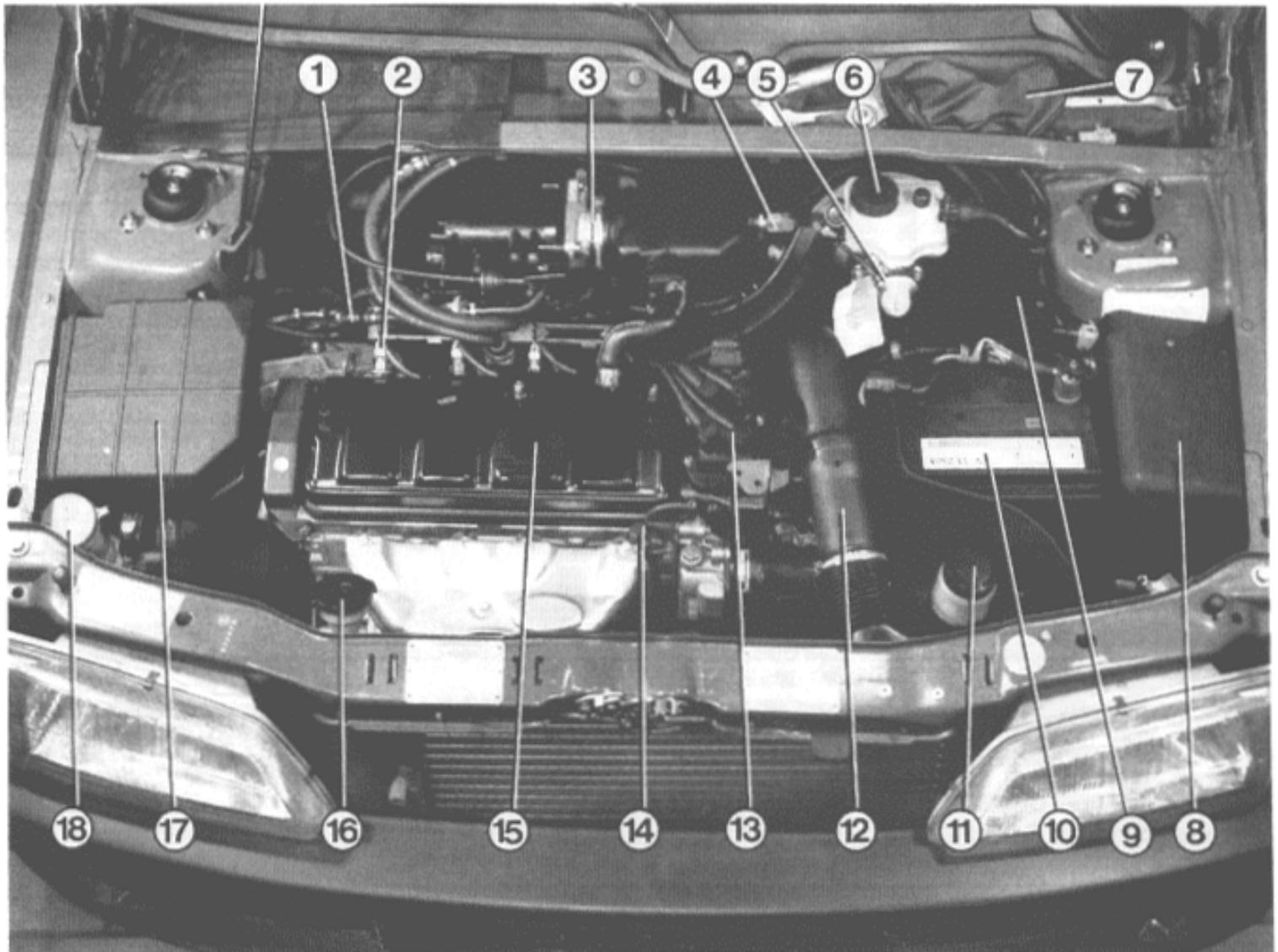
Dem Peugeot 106 kann ein langes Leben vorhergesagt werden. Das hat nichts mit Weissagung zu tun, sondern eher mit Rostschutz: 67% der im Peugeot verwendeten Bleche sind galvanisiert oder elektroverzinkt. Alle Hohlräume, Türen und Hauben sind mit Wachs versiegelt, und der Unterboden ist ebenfalls beschichtet.

1,1-Liter-Motor mit 44 kW



Stellvertretend für die Motorisierung 33, 44 und 55 kW sehen wir hier den Motorraum eines Peugeot 106 mit 44 kW und Magneti-Marelli-Einspritzung. Es bedeuten: 1 – Magnetventil für Aktivkohlebehälter; 2 – Geber für Saugrohrdruck; 3 – Gehäuse der Zentraleinspritzung; 4 – Luftfiltergehäuse; 5 – Bremsflüssigkeits-Vorratsbehälter; 6 – Hauptbremszylinder; 7 – Scheibenwischermotor; 8 – Lagerung des linken Federbeins; 9 – Motorraum-Sicherungskasten; 10 – Batterie; 11 – Gehäuse der Ansaugluft-Vorwärmung; 12 – Zündspulenpaket; 13 – Ölpeilstab; 14 – Einfüllstutzen für Motoröl; 15 – Einfüllstutzen für Kühlmittel (Verschlußdeckel-Kennzeichnung >1400-); 16 – Abdeckung für Steuergerät der Zünd/Einspritzanlage; 17 – Einfüllstutzen für Scheibenwaschwasser.

1,4-Liter-Motor mit 69 kW



Dem Peugeot 106 XSi unter die Haube geblickt. Es bedeuten: 1 – Magnetventil für Aktivkohlebehälter; 2 – eines der Einspritzventile; 3 – Drosselklappenstutzen; 4 – Ansaugluft-Temperaturgeber; 5 – Hauptbremszylinder; 6 – Bremsflüssigkeits-Vorratsbehälter; 7 – Scheibenwischermotor; 8 – Abdeckung für ABS-Steuergerät; 9 – Motorraum-Sicherungskasten; 10 – Batterie; 11 – Vorratsbehälter der Servolenkung; 12 – Ansaugluftschlauch; 13 – Zündspulenpaket; 14 – Ölpeilstab; 15 – Einfüllstutzen für Motoröl; 16 – Einfüllstutzen für Kühlmittel (Verschlußdeckel-Kennzeichnung »1400«); 17 – Abdeckung für Steuergerät der Zünd/Einspritzanlage; 18 – Einfüllstutzen für Scheibenwaschwasser.