

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06



A Peugeot a rali világbajnokság után tovább aratott a T16-tal.



T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

A Peugeot a rali világbajnokság után tovább aratott a T16-tal.

A Peugeot 205 T16 rali karrierje idejekorán véget ért a B csoport betiltása miatt, ez azonban nem jelentette azt, hogy ez a kitűnő autó nyugdíjba vonult volna. Jean Todt vezetésével a csapat átalakította a kocsikat a terepralizás, legfőképpen a Párizs-Dakar Rally kihívásainak megfelelően. Viszonylag kevés módosításra volt szükség ahhoz, hogy a B csoportos 205 T16 részt vehessen a világ egyik legnehezebb terepén zajló borzasztóan hosszú versenyen.

A rendkívül kifinomult, korábban sikert sikerre halmozó kocsinak rövid volt a tengelytávja. Ez a raliversenyek szűk, kanyargós szakaszain előnyt jelentett, ugyanakkor a Dakar dűnéire, ugratóira, vagy a Pikes Peak hosszú kanyarulataihoz nem volt ideális. A Peugeot mérnökei elsőként a meglévő autó tengelytávját nyújtották meg több mint harminc centiméterrel, de ez a kompakt 205-ös arányainak nem kedvezett. A Peugeot ezzel az autóval és a visszatérő Ari Vatanennel 1987-ben rögtön megnyerte a Párizs-Dakart.

A következő esztendőre egy jóval drasztikusabb változtatást eszközöltek a csapatnál: a hosszabb 405-ös modell karosszériájába ültették be a 205 T16 egységeit, ami nem volt olyan bonyolult, mint amilyennek hangzik. Az ötlet egyébként nem volt új keletű, évekkel korábban a Peugeot a raliban tervezett S csoportos csatározásokhoz a 405 T16-ot küldte volna harcba.

Mint ahogyan a 205 T16 esetében is, az utcai változat karosszériáját vették alapul, annak hátsó traktusát eltávolították, a megmaradt részt megerősítették. A hátsó részhez egy segédkeretet csatlakoztattak, ez adott helyet a motornak és a sebességváltónak. A 405-ösben a karosszéria és a motor közötti rész meghosszabbításra került, hogy javítsák a kocsi kezelhetőségét és hogy a nagyobb üzemanyagtartálynak helyet tudjanak biztosítani. A kevlárból és szánszálás anyagból készült karosszériaelemek az utcai változat formájára emlékeztettek.

Elődjéhez hasonlóan ezt az autót is T16-os, azaz négyhengeres, 16 szelepes turbómotor hajtotta. Mivel a terepraliban nem léteztek hengerűrtartalomra vonatkozó előírások, a

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

lökettérfogatot a hosszabb lökettel 1,9 literre növelték. Az XU9T azonosítóval rendelkező, hosszú távú versenyekre tervezett motor 400 lóerő körüli teljesítményre volt képes. Ehhez egy hatsebességes váltó kapcsolódott. A Ferguson rendszerű négykerékkehajtásos erőátvitel középső differenciálművének az első és hátsó tengelyek közötti nyomatékelosztását a sofőr állíthatta. Kettős keresztlengőkaros felfüggesztéseket szereltek a 405-ösbe is, mind a négy kerék két-két rugón és két-két lengéscsillapítón támaszkodott. A megerősített futómű a 205 T16-hoz képest nagyobb rugóúttal is rendelkezett. A kocsi üresen 880 kilogramm volt, de a 435 literes üzemanyagtartály feltöltése után 1300 kilót nyomott a mérlegen.

A 405 T16 Grand Raid a '88-as Párizs-Dakar Rally-n mutatkozott be. A Peugeot az újdonságból kettőt nevezett a világ legnehezebb autóversenyének tartott viadalra, de a jól kipróbált, megbízható 205-ösből is vitt kettőt. Vatanen közel állt az előző évi diadala megismétléséhez, de az egyik éjszaka a szervizparkból egész egyszerűen eltűnt a 405 T16-ja. A versenyen így Juha Kankkunen nyert, megszerezve a régebbi technika második győzelmét.



T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Ezt követően azonban eljött az ideje a 405-nek, Vatanen '89-ben és '90-ben is egy ilyen kocsival nyerte a világ leghíresebb tereprali versenyét. Ezzel párhuzamosan a tereprali világkupa győzelem is évről évre a Peugeot-hoz került. 1990-től a konszern döntésének értelmében már Citroenek indultak a tereprali versenyeken, győzelmeiket ZX kinézetű, ámde a Peugeot technikán alapuló masináikkal szerezték. A sikerek egyben azt is jelentették, hogy az először a 205 Turbo T16-ban testet öltött tervek csaknem egy évtizeden keresztül versenyképesek tudtak lenni a különböző kivitelekben.



T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

A Grand Raid-del párhuzamosan a Peugeot egy másik terepen is kipróbálta magát a T16-osokkal, ez pedig nem volt más, mint a Pikes Peak, hiszen a legendás coloradói hegyversenyben komoly hírverési lehetőségek rejlettek. A kaland 1987-ben kezdődött, amikor a francia gyártó megneszelte, hogy az egyik fő riválisuk, az Audi a Quattro egy speciálisan verziójával kíván a versenyen indulni. A Peugeot úgy döntött, három különlegesen felkészített kocsival csatlakozik. Elsőszámú pilótájuknak Ari Vatanent jelölték, aki a 205 T16 raliváltozatának első sikereit gyűjtötte be a rali világbajnokságon, de 1985-ben csaknem végzetes balesetet szenvedett az argentin viadalon. A finn emiatt kihagyta a következő szezont, a Pikes Peak ugyanakkor a visszatérését is jelenthette.

A 205 T16 Pikes Peak változata némileg hosszabb tengelytávot kapott amiatt, hogy növeljék a stabilitást a nagyobb sebességi tartományokban, amit egy első spoilerrel is kiegészítettek. A kocsiba az az erőátvitel került, amit az 1986-os rali világbajnoki szezon vége felé használtak. A motor az állítások szerint 550 lóerőt tudott, ez 850 kilogrammos önsúllyal párosult. Az első kvalifikáció után Vatanen csalódott volt, ugyanis eléggé kikapott az audis Röhrltől, úgy gondolta, nem jött helyre balesetét követően. A Peugeot technikusainak mindeközben az az ötlete támadt, hogy előveszik a tartalék hátsó szárnyakat és a már meglévőre illesztik, hogy növeljék a leszorítóerőt. A hatás nem maradt el, a következő kvalifikáción Vatanen megfordította az állást, és ő bizonyult jobbnak. A Peugeot Talbot Sport első embere, Jean Todt ezt követően nagy reményeket fűzött a versenyhez, szerették volna megtörni az Audi győzelmi sorozatát. Ez azonban nem történt meg, Vatanen autójában eltörött a turbócső bilincse, elment a turbónyomás, emiatt hét másodperccel kikapott a finn. Némi vigaszt jelentett a Peugeot számára, hogy mindegyik 205 célba ért, a második, a harmadik és a negyedik helyet szerezték meg.

Műszaki adatok – 205 T16 Pikes Peak

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Motor: a hátsó tengely előtt keresztben elhelyezett, XU8T kódjelű 1,8 literes, soros, négyhengeres, 16 szelepes motor, alumínium motorblokk, alumínium hengerfej, szíjhajtású DOHC vezérlés, Garrett T31 turbófeltöltő, turbónyomás: 3 bar, Bosch K-Jetronic mechanikus benzinbefecskendező, elektronikus gyújtásrendszer, száraz karteres olajozás, levegő/víz intercooler

Hengerek száma: 4

Szelepek száma: 16

Hengerűrtartalom: 1775 cm³

Furat: 83 mm

Löket: 82 mm

Kompresszióarány: 7:1

Teljesítmény: 550 LE (fordulatszám: 7600 1/min)

Forgatónyomaték: 490 Nm (fordulatszám: 5500 1/min)

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Tengelykapcsoló: kéttárcsás

Erőátvitel: állandó négykerékkehajtás, 6 fokozatú kézi kapcsolású sebességváltó, bolygóműves, viszkókuplungos középső differenciálmű, ZF korlátozott zárású első és hátsó differenciálművek

Felfüggesztés: elől-hátul kettős keresztlengőkaros felfüggesztés, Bilstein lengéscsillapítók, elől-hátul stabilizátor

Fékek: kétkörös fékrendszer, elől-hátul belső hűtésű féktárcsák, átmérő 300 mm, négydugattyús alumínium/magnézium féknyergek, állítható fékerőelosztás

Kormányzás: rásegítéses fogasléces kormánymű, ütközéstől ütközésig 2,5 körfordulás

Karosszéria: 20C acél karosszéria bukócsővel megerősítve, elől-hátul acél segédkeret, poliészter borítás, poliuretán lökhárítók, elől és hátul egyben nyíló elemek, nagy első spoiler, dupla hátsó szárny

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Méretek:

Szélesség: 1770 mm

Nyomtáv: 1430 mm

Súly: 850 kg

A keserű vereség feltüzeltelte a franciákat, akik egy új tervet gondoltak ki, ennek középpontjában pedig a 405 T16-os modell állt. A 205 T16-ról ugyanis azt gondolták, túl kicsi a tengelytávja a hosszú, nagysebességű kanyarokhoz, melyek uralták a különleges pályát. A mérnökök próbálták már maximalizálni a tengelyek közötti távolságot, amennyire a karosszéria engedte, ez azonban nem tűnt elégnek ide. Ekkora jött a képbe a hasonló elvek szerint kigondolt 405 T16, aminek alapból nagyobb volt a tengelytávja. Az 1,9 literes motor további átalakításokon esett át, a csapat szerint 650 lóerős teljesítményre volt képes, Vatanen azonban azt állította később egy interjúban, hogy 800-at is tudott. A kocsit megkapta a harmadik evolúciós, 205 T16-hoz kifejlesztett erőátvitelt, melyben a pilóta menet közben tudta állítani az első és hátsó tengelyek közötti hajtásarányt.

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

A Pikes Peak fejlesztés jelezte igazán, hogyan is nézhetett volna ki a 405 S csoportos változata, jóval alacsonyabb volt a tereprali verziónál, hatalmas szárnyak kerültek rá a leszorítóerő növelése miatt, és a jobb kanyarodás biztosításának érdekében a hátsó kerekek is kormányozottak voltak. Vatanen nem okozott csalódást '88-ban, a Röhrl által az előző esztendőben futott fantasztikus csúcsot megdöntve évekig fennálló rekordidővel tudta elhódítani a diadalt. Egy évvel később Robby Unser vitt győzelemre egy ugyanilyen autót, miután a finn legenda hibázott egyet a versenyen.

Vatanen közreműködésével 1988-ban egy kisfilm is készült a Peugeot felfutásáról, a Climb Dance több díjat is nyert!



Műszaki adatok – 405 T16 Grand Raid (zárójelben a Pikes Peak változatban történt módosítások)

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Motor: a hátsó tengely előtt keresztben elhelyezett, 20 fokban megdőntött, XU9T kódjelű 1,9 literes, soros, négyhengeres, 16 szelepes motor, alumínium motorblokk, alumínium hengerfej, szíjhajtású DOHC vezérlés, Garrett T31 turbófeltöltő, turbónyomás: 2,2 (3) bar, (változó szívócsőhossz,) Marelli-Solex benzinbefecskendező, Thomson elektronikus gyújtásrendszer, száraz karteres olajozás, levegő/víz intercooler vízbefecskendezéssel

Hengerek száma: 4

Szelepek száma: 16

Hengerűrtartalom: 1905 cm³

Furat: 83 mm

Löket: 88 mm

Kompresszióarány: 7:1 (6,5:1)

Teljesítmény: 400 LE (fordulatszám: 7500 1/min) (650-700 LE (fordulatszám: 7500-8000 1/min))

Forgatónyomaték: 490 Nm (fordulatszám: 4000 1/min) (685-700 Nm (fordulatszám: 4500 1/min))

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Tengelykapcsoló: hidraulikusan működtetett kéttárcsás Cerametallic (karbon)

Erőátvitel: állandó négykerékkehajtás, TJ 6 fokozatú kézi kapcsolású sebességváltó, Ferguson rendszerű középső differenciálmű (33/67 %-os nyomatékelosztás az első és hátsó tengely között)

Felfüggesztés: elől-hátul kettős keresztlengőkaros felfüggesztés, kerekenként 2-2 rugó és 2-2 Bilstein lengéscsillapító (kerekenként 1-1 rugó és 1-1 lengéscsillapító), elől-hátul stabilizátor

Fékek: kétkörös fékrendszer, elől-hátul belső hűtésű féktárcsák, átmérő 327 mm, négydugattyús AP Racing féknyergek, állítható fékerőelosztás

Kormányzás: hidraulikus rásegítésű fogasléces kormánymű (kormányzott hátsó kerekek), ütközéstől ütközésig 2,5 (2) körfordulás

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Kerekek:

Elöl: 18/73-16 felnik (25/64-16 – gumik: 225/50-16)

Hátul: 18/73-16 felnik (26/64-16 – gumik: 270/45-16)

Karosszéria: 20C acél karosszéria bukócsővel megerősítve, elől-hátul acél segédkeret, szénszálas és kevlar borítás, elől és hátul egyben nyíló elemek (nagy első spoiler, dupla hátsó szárny)

Üzemanyagtartály: 435 literes térfogat (35 literes térfogat)

Méretek:

Hossz: 4165 mm (4250 mm)

Szélesség: 1760 mm

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06

Tengelytáv: 2888 mm

Nyomtáv: 1430 mm

Súly: 1300 kg (950 kg, súlyeloszlás elől/hátul: 600/350 kg)

A rallycross pályákon is feltűntek a Peugeot 205 T16-ok, ahol nem más ellenfelekkel kellett megküzdeniük, mint azokkal, akikkel a rali világbajnokságon is nagy csatákat vívtak (Audi Quattro S1, Ford RS200, Lancia Delta S4, MG Metro 6R4). A rallycross Európa-bajnokság divízió 2-es kategóriájában 1987-ben a finn Seppo Niittymaki, a következő esztendőől kezdődően három alkalommal egymás után az ugyancsak finn Matti Alamaki nyert 205 T16 E2-vel. A Peugeot-nak tehát a test-test elleni küzdelemben is sikerült legyőzni riválisait!

T16: sikerek a Dakaron és a Pikes Peak-en is

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 09:55 - Módosítás: 2017. január 29. vasárnap, 21:06



Andrew