

Különlegességek a Peugeot-tól

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:36 - Módosítás: 2012. április 09. hétfő, 18:08



A Peugeot Talbot Sport története érdekességgel szolgált még a 205 T16 megépítése előtt.



A Peugeot Talbot Sport tervei között szerepelt, hogy a 305-ösből egy B csoportos szabályoknak megfelelően autót épít, a V6-os motorral és hátsókerékajtással szerelt kocsit az 1983-as esztendőben mutatták volna be.

Ez a modell könnyebb volt és kisebb, mint a korábban nagy sikereket arató 504 Coupé V6 és az 505. A B csoportos szabályok adta lehetőségek miatt nagy sárvédőszélesítéseket kapott az autó, ami szélesebb nyomtávot tett lehetővé. A 2,5 literes V6-os, hengerenként négszelepes motor 250 lóerőt teljesített és a hátsó kerekeket hajtotta.



Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:36 - Módosítás: 2012. április 09. hétfő, 18:08

Bár az Audi már behozta a ralisportba az összkerékhajtást, a 305-ös ötlete mégsem tűnt elavultnak. Hogy miért? A B csoport nem túl hosszú történelme során, a maratoni versenyeken és a nehéz feltételű afrikai ralikon az Audi 1984-es elefántcsontparti győzelmét kivéve sohasem győzött négykerékhajtású kocsil! Ezeken a megmérettetéseken a hátsókerekes Opel Ascona 400, a Nissan Silvia 240RS és a Toyota Celica TCT domináltak, előbbieket 2,4 literes négyhengeres szívómotorok, utóbbit egy 2,1 literes turbófeltöltéses erőforrás hajtotta.

Persze csupán az ilyen típusú versenyekre nem igazán lehetett tervezni már, no és az is egyre inkább nyilvánvalóvá vált, a jövő a négykerékhajtás és a turbó sikereit hozhatja. A marketing szempontok sem a 305 mellett szóltak, hiszen ez a típus életpályája közepén járt már, viszont a 205-öst ekkortájt vezették be a piacokon... Ezen okok miatt a Peugeot egy másik utat választott.



A Peugeot időközben homologizáltatott egy olyan járművet is, ami a raliversenyek gyorsasági szakaszain nem igazán megszokott, ráadásul ez a kocsi B csoportos engedélyt kapott. Afrikában az 504 Pick Up - merthogy egy kisteherautóról van szó - nagy népszerűségnek örvendett és mivel folyamatosan gyártották, megvolt a darabszám, nem volt nehéz a FISA-nál homologizációt kérni rá. Ezt azonban nem a gyár, hanem a Peugeot East Africa, azaz a kenyai importőr szorgalmazta. Ők részvényekkel rendelkeztek a mombasai gyárban, ahol ezek a kocsik készültek, és azzal kívánták reklámozni a Pick Up-ot, hogy elindítják a Safari Rally-n. Kézenfekvőbb lett volna az A csoportos homologizáció, de ennek két gátja volt: a kocsi belső tere kisebb volt a kategória követelményeinél és nem is gyártottak belőle annyit, amennyi szükséges lett volna. Így lett ez egy B-s autó. 170 lóerős, 2 literes, injektoros erőforrását elöl hosszában építették be, ez az autó hátsó kerekeit hajtotta. Érdekesség, hogy ez a változat könnyebb volt, mint az 504 polgári verziója. A kocsi 1982. december 12-én kapta meg a jóváhagyást az FIA-tól 228-as számon, a rá következő évben pedig Johnny Hellier és Basil Criticos rajthoz is álltak vele a Safari Rally-n, amivel Ők lettek a Peugeot első B csoportos világbajnoki résztvevői. Hellier ráadásul a pontszerző nyolcadik helyen ért célba, Criticos viszont váltóhiba miatt kiesett. Hellier a következő esztendőben csak a tizenötödik lett a kenyai futamon. A világbajnoki pontszerzés viszont ebben az évben sem maradt el azonban, David Horsey Elefántcsontparton az ötödik helyen végzett, valamint megnyerte az afrikai ralibajnokságot! És végezetül még egy érdekesség: a finn Sampsa Junnila hazája 1984-es világbajnoki futamára is egy ilyen kocsival nevezett.

Különlegességek a Peugeot-tól

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:36 - Módosítás: 2012. április 09. hétfő, 18:08



Andrew