

A Peugeot méregzsákja: 104 ZS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:44 - Módosítás: 2016. március 16. szerda, 19:59



A 104 raliváltozatának fejlesztése lassacskán indult, a Peugeot gyári versenyzőinek fantáziáját nem igazán mozgatta meg a kisautó.



A Peugeot a '70-es években a hosszútávú raliversenyeket, leginkább az Afrikában megrendezett futamokat részesítette előnyben, autóit ott indította. Ezzel párhuzamosan azonban a 304-es modelljükből privát és amatőr versenyzők részére fejlesztettek egy 1300 köbcentiméteres kocsit, ami ugyan gyengébb volt, mint a korszak legnevesebb raliautói, de csekély súlya jó menetteljesítményeket kölcsönzött a gépnek.

A Peugeot méregzsákja: 104 ZS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:44 - Módosítás: 2016. március 16. szerda, 19:59



Koncepciójában a Peugeot 104 ZS a 304-est követte, az új típus 1976-ban indult először francia futamokon groupe 5-ös prototípusként. Megemlítendő, hogy a privát tuningcéggént működő Brozzi egy kompresszoros változatot is készített az autóból. A groupe 5-ös verzióból azonban a szabályváltozások miatt nem lett semmi.

A Peugeot méregzsákja: 104 ZS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:44 - Módosítás: 2016. március 16. szerda, 19:59

A 104 raliváltozatának fejlesztése lassacskán indult, a Peugeot gyári versenyzőinek fantáziáját nem igazán mozgatta meg a kisautó. Az első teszteken éppen ezért Jean-Claude Lefebvre vett részt, aki nem csak sofőrként, de navigátorként is ismert volt, Jean-Pierre Nicolas mellett is diktálta az itinert, sőt világbajnoki futamot is nyertek ebben a felállásban. A tesztek során a franciának elnyerte tetszését az autó, ami után már nem volt olyan nehéz meggyőzni Hannu Mikkolát és Timo Makinent, hogy vegyenek részt néhány versenyen a 104-gyel, amit ekkor még egy mindössze 1,1 literes motor hajtott. Az első két esztendőben világbajnoki futamon csak hazai pályán, a Korzika Rally-n indult a 104 ZS, mindkétszer tizedik hely volt a legjobb helyezés. Ez 1976-ban nem jelentett olyan kitűnő eredményt, hiszen a 88 indulóból mindössze 11-es látták meg a célt, viszont egy évvel később a Jean-Claude Lefebvre - Jean Todt páros helyezése már nagyobb meglepetés volt, a groupe 2-es kategóriát úgy nyerték meg, hogy jó néhány erősebb kocsit is megelőztek. A bevásárlókocsinak titulált 104 legjobb világbajnoki eredményét egy évvel később, a portugál versenyen érte el Timo Makinen, a hetedik helyen végzett a még mindig csak 100 lóerős géppel akkor, amikor már a jóval erősebb Stratos-ok, Escortok, Porsche 911-esek, Fiat 131-esek küzdöttek a mezőnyben.



Nehéz megmondani, hogy a Gérald Allégret vezette sportosztály miért nem szerepeltette a 104-et több versenyen? Akkortájt, mikor a Renault 1978-ban az 5 Alpine-nal második és harmadik helyet szerzett Monte-Carlóban, Timo Makinen a havas Hankirallin mindössze 36 másodperccel volt lemaradva Ari Vatanen gyári Escortja mögött, sajnos azonban nem ért célba egy baleset miatt. Ezt az eredményt és a portugál hetedik helyezést még mindig az 1,1 literes változattal érte el a finn pilóta. Ezt követően mutatták be a 104 ZS Evo2-t (a Peugeot 104 az első raliautó, aminek nevében feltűnt az EVO megnevezés!), amit már egy 1,4 literes, 140 lóerős motor hajtott. A Peugeot a Renault sikerei ellenére sohasem indult Monte-Carlóban a 104-essel. Sőt, az evolúciós típussal még kevesebb versenyen álltak rajthoz, mint elődjével, pedig abban nyilvánvalóan nagyobb potenciál rejtett. Ezzel szemben két ötajtós autót indítottak az elefántcsontparti világbajnoki futamon, olyan körülmények között, ahol ennek a kisautónak esélye sem volt jó eredményt elérni.

Az R5-ös sikerei is mutatják, hogy a könnyű, fronthajtásos autók szűk, kanyargós gyorsasági szakaszokon meg tudták nehezíteni a nagyobb teljesítményű gépcsodák dolgát. Egy jobban megválasztott programmal a 104 nagyobb sikereket tudott volna aratni a raliban, azzal a típus értékesítési mutatóit is jelentősen tudta volna javítani. Merthogy a 104-es utcai modellje a Peugeot számára nem volt egy sikeres típus, a vásárlóközönség az azonos műszaki alapokra épülő Talbot Sambát sokkal jobban szerette. A gyár a 104 utódjának bemutatója előtt, hogy a régi és új autó közötti kapcsolatot leplezze, hirtelen úgy döntött, hogy az új kocsi nem a 105-ös, hanem 205-ös típusjelet fogja kapni.

A Peugeot méregzsákja: 104 ZS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:44 - Módosítás: 2016. március 16. szerda, 19:59



Műszaki adatok: 104 ZS EV0200, 1982/1983 (B220) 1346 mm
Hossz, 1600 mm, Szélesség 1400 mm, Magasság 1346 mm, Tömeg 1000 kg, Teljesítmény 100 kW (136 CV), 2 darab ikerkarburátor