

A Peugeot 504 afrikai sikertörténete

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:55 - Módosítás: 2013. december 25. szerda, 16:22



A francia gyár a '70-es évek elején elkötelezett résztvevője volt a hosszú távú raliversenyeknek és az Afrikában megrendezett nehéz feltételű futamoknak.



A Peugeot a '70-es évek elején elkötelezett résztvevője volt a hosszú távú raliversenyeknek és az Afrikában megrendezett nehéz feltételű futamoknak. A hosszú távú versenyek, úgymint a World Cup Rally, vagy éppen a London-Sydney, a Liege-Szófia-Liege és a Párizs-Moszkva-Róma között megrendezett viadalok és a kelet-afrikai Safari Rally, a marokkói és az elefántcsontparti ralik kitűnő lehetőségek voltak arra, hogy a kocsik bizonyíthassák képességeiket és megbízhatóságukat változatos feltételek között.

A rali világbajnokság kiírásakor, 1973-ban több gyártó is úgy tartotta, a fentebb említett események sokkal nagyobb reklámértékkel bírnak, mint a világbajnokság maga. A Peugeot-n kívül így volt ezzel a Ford, a Citroen, a BMC (mely az Austint, a Triumph-ot és Rovert foglalta magába), akik a World Cup Rally-t és a London-Sydney Maratont prioritizálták a világbajnoki futamokkal szemben.

A Peugeot 504-es típusa is ilyen közegben, az 1969-es Safari Rally debütált, de jól jelzi az események marketing értékét, hogy egy évvel később a gyár négy különböző típust indított: egy 204-est, két-két 304-est és 404-est, valamint hat darab 504-est.

Az 504 a sikeres 404 szerepét vette át, mely a Safarin nem kevesebbszer, mint négyszer tudta megnyerni a versenyt. A gyár marketing osztályát nem igazán érdekelte a világbajnokság, tudták, az afrikai terep egy jól kitaposott út a hírveréshez a várhatóan nagy győzelmeket arató 504-es típusuknak is, még akkor is, ha az elefántcsontparti viadal, a Bandama Rallye ekkor még nem volt a világbajnokság része.

A széria kocsikat a gyártósorról a Marshalls-hoz, a kelet-afrikai Peugeot importőrhez szállították, aki felkészítette azokat a versenyekre. A versenyeken éppen emiatt (az első időszakban) kenyai rendszámmal, de gyári státuszban vettek részt az 504-ek, melyet mintha ezekre a körülményekre találtak volna ki: a motorjának sohasem voltak túlmelegedési gondjai, egyszerű felfüggesztése jó tapadást és nagy terhelhetőséget biztosított. Panhard rúddal ellátott merev hátsó hídja nyugodt vezetési stílust adott a sofőrnek. A Peugeot felállásának gerincét már akkor északi pilóták alkották, Hannu Mikkola, Timo Makinen, Ove Andersson és Simo Lampinen vezették a francia autókat, akikhez általában csatlakozott egy helyi versenyző is. Jean-Pierre Nicolas csak később került képbe, akkor, amikor Andersson elhagyta a csapatot és megalapította a Toyota Team Europe-ot. Itt meg kell említeni, hogy ezek a versenyzők csak ezeken a viadalokon mentek Peugeot-val, az európai futamokon más márkákat hajtottak.

A Peugeot 504 afrikai sikertörténete

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:55 - Módosítás: 2013. december 25. szerda, 16:22



A Peugeot 504 afrikai sikertörténete

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:55 - Módosítás: 2013. december 25. szerda, 16:22

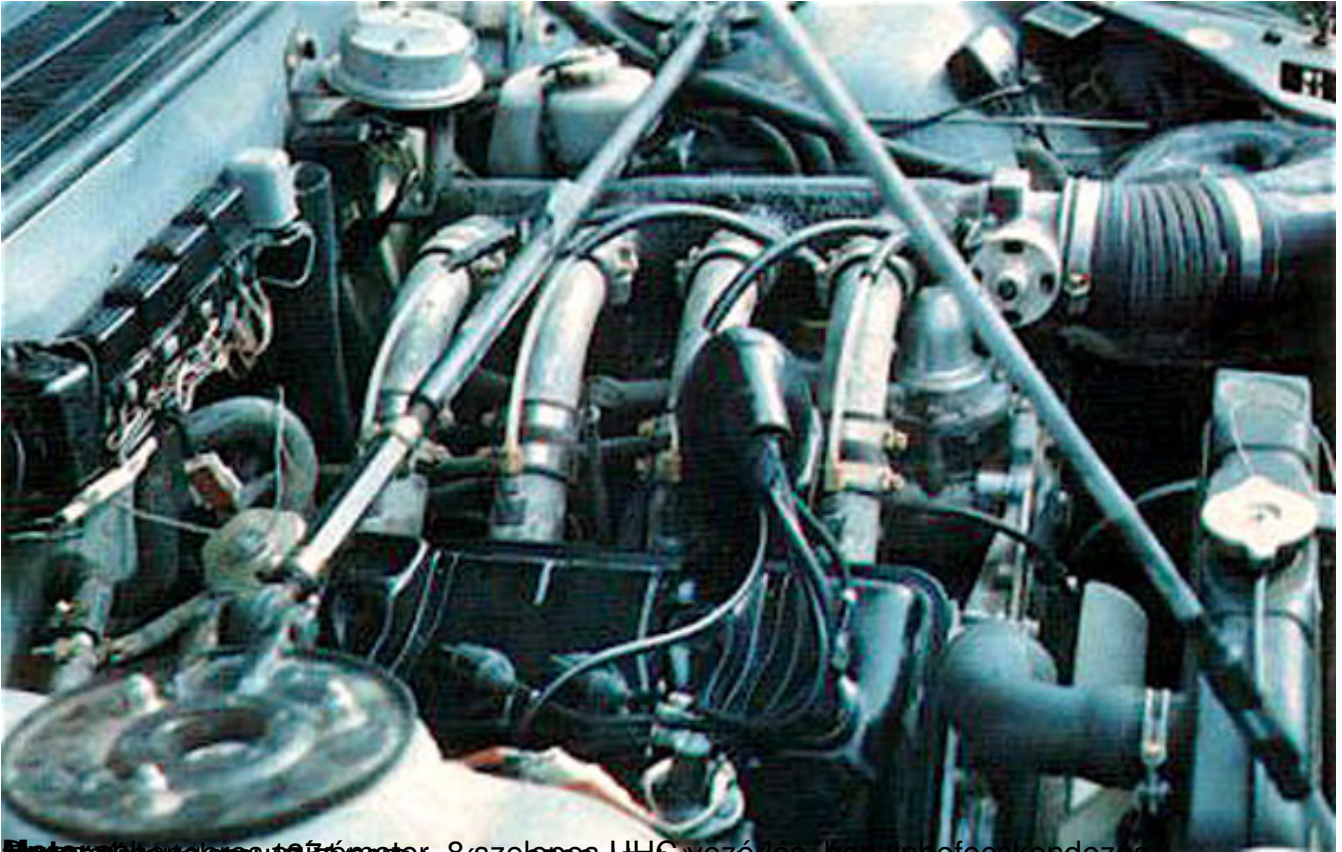


Méret: hosszúság 4520 mm / szélesség 1690 mm / 1460 mm
Tömeg: üres 1050 kg / teljes 1450 kg

A Peugeot 504 afrikai sikertörténete

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 10:55 - Módosítás: 2013. december 25. szerda, 16:22



Motorháztartás 2.0 literes, 8 szelepes, UH6 vezéres, benzinfecskendezés
Hogyan gyártották? 20 (1980) (USA-ban 2000 4500 / min)