

Hogyan lesz egy saras pályából történelem

Írta: Fartik András

2013. október 02. szerda, 17:56 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 17:35



A Peugeot 205 T16 2013-ban ünnepli harmincadik születésnapját, mivel az autó valójában nem az 1984-es Tour de Corse-on mutatkozott be, hanem hét hónappal korábban, 1983 októberében egy délnyugat-franciaországi versenypályán.



Hogyan lesz egy saras pályából történelem

Írta: Fartik András

2013. október 02. szerda, 17:56 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 17:35

A Peugeot 205 T16 2013-ban ünnepli harmincadik születésnapját, mivel az autó valójában nem az 1984-es Tour de Corse-on mutatkozott be, mint ahogyan azt mindenki gondolja, hanem hét hónappal korábban, 1983 októberében egy délnyugat-franciaországi versenypályán.

A baljóslatú debütálásra egy kis versenyen, a Memorial Jean-Francois Piot-on került sor a dordogne megyei Sarlatban. A futamon a világbajnokságot meghódítani készülő kocsi mindössze a második helyen végzett a Philippe Wambergue vezette Citroen Visa 1000 Pistes mögött.

Az eseményt egy rallycross pályán tartották, a Peugeot egyetlen autót indított, melyet Jean-Pierre Nicholas-ra bízott. Az alakulat nem akarta nagydobra verni a bemutatkozás tényét, ezért Nicolas minden különösebb csinnadratta nélkül, egy reklámok nélküli teherautóval és néhány szerelővel utazott délre.

A legelső alkalom, amikor megízlelték a versenyt, rögtön igazolta, amit sejtettek már: a motor sehol sem volt ahhoz, hogy a világbajnokságon rajthoz állhassanak vele, főként akkor, amikor saras terepre merészkedtek az autóval.

A szokatlanul nagy esőzés igazi dagonyává változtatta az terepet. „Egyáltalán nem volt erő alul, és felül sem sok” – magyarázza Nicolas. „A hasznos fordulatszám-tartomány rendkívül szűk volt, amitől használhatatlan volt a motor, főként sárban, amikor állandó tapadásra lenne szükség. Végül második helyen végeztünk, de nagyon boldogok voltunk, mert tudtuk, hogy sokat fogunk javulni, ha a turbó kérdését megoldjuk. A kocsi többi része nagyon jól működött, és tulajdonképpen nem akartunk nagy benyomásokat tenni. Jó volt ez így.”

Nagyon sok függött az autótól. A '80-as évek elején a Peugeot olyan rossz helyzetben volt – az összes autógyárral együtt –, hogy az volt a kérdés, a Peugeot 205 utcai változata végleg csődbe viszi-e a céget, avagy kihúzza a csávából. Az 1983-as bemutatását követően a gall szupermini végül példátlan eladási sikereket könyvelhetett el.

A Peugeot sportprogramjáért felelős Jean Todt ebben az időszakban győzte meg a vezetőséget arról, hogy a 205 népszerűségét kihasználva építsenek egy olyan raliautót, ami legyőzi az akkoriban szárnyaló Audi Quattrót.

Hogyan lesz egy saras pályából történelem

Írta: Fartik András

2013. október 02. szerda, 17:56 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 17:35

Ahhoz, hogy ezt elérhessék, a Peugeot mérnökeinek az orrmotoros, elsőkerék-hajtásos kocsiból egy közép-motoros összkerekes járgányt kellett faragniuk. A gyár sportosztálya egy teljesen új koncepciót vetett be, kockáztatva azt is, hogy az utcai 205-ös folyamatosan növekvő hírnevét egy baklövésrel romba döntik.

„Voltak előnyei és voltak hátrányai is a dolognak” – mondja Nicolas, aki tesztpilótaként dolgozott a cégnél ebben az időszakban. „A jó az volt benne, hogy nem korlátoztak bennünket meglévő irányvonalak, így azt csináltuk, amit a legjobbnak láttunk. Hátránynak viszont az számított, hogy a szó szoros értelmében a semmiből hoztunk létre mindent, ami kockázatos vállalkozás volt.”

A Peugeot mindenre kiterjedő tesztprogramot végzett. Elutaztak 1983-ban a Sanremo Rallye-ra nézőként, ahol mérték a jövőbeli versenytársaik részidőit és szakaszidőit. Egy héttel később visszatértek ugyanezekre a szakaszokra a prototípus 205-tel.

„Nem voltunk jobbak, de nagyon közel álltunk hozzájuk, mindezt egy olyan motorral, ami véleményem szerint még mindig igencsak vezethetetlen volt” – emlékszik vissza Nicolas. „Tudtuk, hogy gondolataink a megfelelő irányba visznek minket.”

A Memorial Jean-Francois Piot kivételével a 205 T16 nem volt látható versenyben egészen az 1984-es Korzika Rally-ig. Oda két autót nevezett a csapat, az egyiket Ari Vatanen, a másikat Nicolas vezette. Az első nap felénél a finn vezetett Nicolas előtt. Az utolsó napon Vatanen vezető helyen szenvedett balesetet, viszont francia csapattársa a negyedik hellyel megszerezte a kocsik első pontjait. Két versennyel később, Finnországban aztán Vatanen megkaparintotta a győzelmet, a 205 T16 tizenhat világbajnoki futamgyőzelme közül a legelső.

Úgy tűnik, Sarlat saras pályája a történelem részévé vált ezzel.

Hogyan lesz egy saras pályából történelem

Írta: Fartik András

2013. október 02. szerda, 17:56 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 17:35

Andrew