

peugeot504.info

autorevue

14-DAGGS TIJDSCHRIFT

29e JAARGANG

NUMMER 4

17 FEBRUARI 1978

LOSSE NUMMERS f 2,45



**Autosport bij Peugeot
Enzo Ferrari 80 jaar
Test Saab 99 Turbo
Historische Kroniek**

Peugeot in de rallysport



**Gespecialiseerd in
zware Afrikaanse rally's**

Peugeot heeft zich in de afgelopen acht jaar op een bijzonder soort rally's gespecialiseerd: namelijk de erg zware evenementen, voornamelijk in Afrika. De East African Safari, Bandama en Rally van Marokko. Juist in dit soort evenementen tracht het merk met de leeuw te bewijzen dat haar auto's solide en betrouwbaar zijn. En met succes. Zo werd de Bandama-rally in 1974, '75 én '76 gewonnen. De zware rally van Marocco werd in 1975 en 1976 winnend afgesloten en waarschijnlijk herinnert u zich nog de prachtige zege in de Safari-rally van 1975.

DOOR JAN BERKHOF

In 1970 was het Gérald Allegret die aan de nu 36-jarige Daniel Veaux vroeg of deze niet hoofd van de in het leven te roepen afdeling rally's wilde worden. Met groot enthousiasme ging Daniel aan de slag en in de Tour de Corse in november 1970 was Peugeot voor de eerste maal van fabriekswege vertegenwoordigd. Er werden een 304 en een 504 ingezet. Dit voornamelijk om uit te vinden wat het meest geschikte type was om rally mee te rijden. De 304 viel uit en de 504, bemand door Guichet-Todt, werd 16e algemeen en vierde in groep I. Na de asfaltrally op Corsica besloot Peugeot, deel te gaan nemen aan rally's op iets ruiger terrein waarvoor de 504 erg geschikt bleek. Het eerste succes kwam reeds in april 1971, toen Chasseuill-Baron met een groep I wagen tweede algemeen werden en hun groep wonnen in de Rally van Marokko. In 1972 ging het Franse merk een contract aan met de Fin Hannu Mikkola om een aantal rally's voor Peugeot te rijden. In 1973 werd ook een overeenkomst gesloten met een landgenoot van Mikkola, Timo Makinen. In '72 en '73 verliep het niet allemaal zoals men had gehoopt. De 504 was inmiddels van een 170 pk groep II motor voorzien waardoor in het begin nogal wat moeilijkheden ontstonden. Niet zozeer de motor, maar de koppeling en de versnellingsbak bleken niet geheel opgewassen tegen het geweld van de opgevoerde tweeliter motor. Pas in 1974 kon de eerste overwinning behaald worden en wel in de Bandama-rally. Slechts zes van de 52 starters kwamen aan de finish, waaronder drie Peugeots. Timo Makinen won dit zware evenement met zijn Engelse navigator Henry Liddon.

1975 erg succesvol

Het jaar erop werd in maart een klinkende zege behaald door Ove Andersson in één der zwaarste rally's ter wereld, de Safari. Ook Makinen en Mikkola reden vooraan mee maar moesten uitvallen door respectievelijk technische problemen en een crash. Enkele maanden later ging Peugeot met groot materieel naar Marokko, waar de plaatsen 1, 2 en 5 werden bezet. En het enthousiasme kon natuurlijk niet op toen in het zelfde jaar ook de Bandama-rally werd gewonnen, die bovendien een tweede plaats opleverde. In de 1975-editie van deze rally kwamen er dertien wagens aan de

De Bandama-rally werd driemaal achtereen gewonnen.



finish, waaronder acht Peugeots. Ook in 1976 bleef het succes niet achterwege. De rally van Marokko werd gewonnen door Jean-Pierre Nicolas (u weet wel, de winnaar van de Monte Carlo rally dit jaar) in een groep II Peugeot 504. Men besloot in de Safari met een groep I wagen aan de start te komen. Dit bleek een goede zet, want naast de vijfde plaats algemeen werd de standaardgroep gewonnen. Inmiddels was ook de 504 Coupé met de V6 motor aan het rallyfirmament verschenen. En ja hoor, de Bandama-rally werd voor de derde achtereenvolgende maal winnend

afgesloten. Twee Coupés bemand door Timo Makinen en Jean Pierre Nicolas op de plaatsen één en twee. En om het succes compleet te maken werden de plaatsen drie, vier en vijf bezet door Peugeots van het type 504. En dan te bedenken dat er slechts acht wagens de rally wisten uit te rijden. Vorig jaar waren er geen grote successen weggelegd voor de 504-types, alhoewel het toch een keurige prestatie is om in een Bandama-rally de plaatsen 3, 6, 7 en 8 in te nemen. In 1977 verschenen ook de eerste Peugeots 104 ZS aan de start. In de Corsicaanse asfaltrally eindigde een 104 ZS als



Ook de Rally van Marokko heeft Peugeot meerdere malen winnend afgesloten.



11e algemeen en won de groep II.

In een oude supermarkt

De rally-Peugeots worden geprepareerd in Sochaux onder leiding van Daniel Veaux. Hij heeft de beschikking over elf mensen die constant bezig zijn met de „rally leeuwen”. In Sochaux komen de kale carrosserieën aan, waarna een lasser de auto eerst een dag of wat onder handen neemt. Hierna wordt slechts één dikke laklaag aangebracht (gewichtsbesparing), waarna de elektrische bedrading wordt „aangelegd”. Pas daarna komt de motor er in en wordt het interieur onder de loep genomen. Gevolgd door een proefrit op een speciaal aangelegd traject in de directe omgeving van Sochaux. In tegenstelling tot vele andere merken die zich bezighouden met rally's, gebruikt Peugeot voor haar wagens geen hoog opgevoerde zestien- of vierentwintig-kleppers. Dit is ook niet nodig omdat de sportpolitiek bij Peugeot anders is als bijvoorbeeld van de Italianen en de Engelsen. De Fransen concentreren zich op erg zware rally's, waarbij niet in de eerste plaats het vermogen telt maar de betrouwbaarheid.

Waarschijnlijk is de stevige wielophanging één van de sterkste punten van de Peugeots. Door speciale veren en schokbrekers zijn er nooit problemen met die ophanging. Een euvel waarmee veel concurrenten in zware rally's te kampen hebben. En dat de auto's erg zwaar zijn (ca. 1300 kg) blijkt dus geen nadeel te zijn. Vooral het onderstel van de wagen doet wat betreft het gewicht een gewich-



Lefebvre-Todt wonnen met een 104 ZS het groep II klassement van de Tour de Corse 1977.

tige duit in het zakje door grote beschermplaten en verder allerlei kleine beschermingen zoals stalen plaatjes onder verankeringspunten van de schokbrekers en een beschermplaat onder de benzinetank. In het geval van de 504 Coupé komt daar ook nog eens een bescherming bij van de oliekoeler voor de achteras om maar eens wat te noemen. Trouwens voordat de Coupé rijp was voor rally's hebben zich heel wat problemen voorgedaan. Onder de motorkap was bijna geen ruimte voor de drie carburateurs met inlaatspruitstukken. De koeling heeft ook heel wat hoofdbrekens gekost, tot dat uiteindelijk na proefnemingen in een windtunnel de juiste oplossing werd gevonden en de zescilinders lopen dan ook nooit warm.

De rallywagens van Peugeot hebben geen uitgebreide spartborden e.d. en lijken dus erg veel op de standaardversie. Iets wat ook juist de bedoeling van Peugeot is. En voor een groot gedeelte wordt ook gebruik gemaakt van serie-onderdelen. Zo zijn de versnellingsbakken en het remsysteem helemaal standaard. Zelfs de remblokken zijn niet door speciale vervangen. De enige wijziging in het remsysteem is de remvloeistof, die een hoger kookpunt heeft. In de rally's in Afrika zijn de remmen ook minder belangrijk dan bijvoorbeeld bij snelle Europese rally's. Ook de stuurinrichting is zo van de lopende band gekomen en niet speciaal vervaardigd. De 504 wordt voorzien van een 170 pk motor (tweeliter) en de Coupé heeft een opgevoerde 2664 cc motor uit de grote 604. De geprepareerde versie levert 220 pk. Zonder al te veel moeite zouden de motoren nog wat meer vermogen kunnen afgeven, hetgeen echter niet wordt gedaan omdat men vindt dat de wagens snel genoeg zijn en nu bovendien bijzonder betrouwbaar blijken.

Na een rally worden de auto's in Sochaux weer helemaal nagekeken. De ervaringen, die Veaux en zijn mannen hierbij opdoen zijn erg waardevol waardoor de wagens voor een volgende evenement nog beter geprepareerd kunnen worden.

De rijders

De twee vaste fabrieksteams van Peugeot zijn Timo Makinen-Henry Liddon en Hannu Mikkola-Jean Todt. Volgens Daniel Veaux twee geheel verschillende equipers. Timo is misschien niet meer zo snel als zijn langenoet Hanny, maar is altijd geniaal als er zich problemen voordoen. Als Timo een gereedsschapskist in de auto heeft kan dat nuttig zijn, want zodra zich een probleem voordoet begint hij direct met de demontage van de verschillende onderdelen zodat wanneer de per mobilfoon opgeroepen servicewagen arriveert, al een gedeelte van de werkzaamheden is verricht. Vaak heeft Timo hierdoor een goede positie weten te behouden. Een zinloze zaak blijkt het om Mikkola gereedschap mee te geven, dat betekent alleen maar extra gewicht. Mikkola-Todt steken geen vinger uit bij defecten en zitten meestal op de motorkap te kaarten als de servicewagen arriveert.

Naast het normale type 504 neemt men de laatste twee jaar ook deel met de zescilinder-Coupsés.

