

Sternzeichen Löwe

Unterwegs als Löwenbändiger
im Rallye-Peugeot 205 Turbo 16.

Bislang galt der Löwe als der große Zampanò der Steppe. Spätestens seit Peugeot, die Marke mit der aufmüpfigen Katze im Emblem, zur Deutschen Rallyemeisterschaft durchstartete, fürchtet man das Fauchen des Raubtiers

Foto: Wilhelm



Peugeot 205 Turbo 16

auch im deutschen Revier. In neun von zehn Wertungsläufen hatte der Rallye-Tausendsassa 205 Turbo 16 die Nase vorn – einmal war sie allerdings recht platt.

Die Umstände waren eher peinlich: Chauffeur Kalle Grundel hatte die erste Prüfung der Metz-Rallye bei Nürnberg mit gewohntem Schwung beendet, war gerade am Zielschild vorbeigeflogen – und bekam große Augen. Denn den nötigen Auslauf blockierte der Audi Sport Quattro seines Bandmanns Stig Blomqvist. Zieldurchfahrt und Stopp-Kontrolle – dort wird die Fahrzeit eingetragen – standen recht dicht zusammen. Und Grundel kamt voll Entsetzen in der Erinnerung: „Ich hab' gebremst, dann nach einem rettenden Notausgang gesucht, aber da standen links und rechts nur Leute.“ Als die Lösung seines Problems gegen null strebte, sprang der Nordmann sogar noch einmal kurz aufs Gaspedal, „denn nur dann lenkt sich der Wagen sicher“, und bohrte die Peugeot-Schnauze ins Quattro Heck.

Schweden richten sich gern an großen Taten auf, über die Kleinigkeit zweier Totalschäden sehen sie locker hinweg. Blomqvist jedenfalls entstieg dem Quattro-Wrack mit ordentlich steifem Hals und der Gewißheit, daß Landsmann Grundel doch einen ordentlichen Bumms drauf habe – und empfahl ihn Ford-Rennleiter Stuart Turner am Ende der Saison für größere Taten. Das Resultat: 1986 fahren die beiden Gegner der Metz-Rallye zusammen bei Ford.

So vehement ließ es Grundel bei der Gegnerschaft nur einmal einschlagen, ansonsten beschränkte er sich aufs Siegen. Und dabei agierte er im Peugeot 205 Turbo 16 so, wie es ein aufstrebender Schwede eben tut, der auf Fronttrieblern sein Handwerk gelernt hat. Am

bremsens: Der linke Fuß auf dem Brems-, der rechte auf dem Gaspedal, so wird der Rallyewagen sicher ausgependelt.

Unter der Heckklappe spannt der Peugeot seine Muskeln: Turbodruck für den kleinen Vierzylinder hinter dem Fahrerabteil. Kühlluft aus Plastikschläuchen für heiße Brems Scheiben. Dritter Mann an Bord: Kalle Grundels Teddybär



Kurveneingang wird einmal energisch am Lenkrad gedreht und grob die Generalrichtung vorgewählt. Die weiteren Feineinstellungen des Peugeot aber besorgen dann die Füße.

Was man bei Klavier-Virtuosen „mit dem Pedal spielen“ nennt, läuft bei Rallye-Artisten unter dem Oberbegriff des „Links-

Bislang waren die fahrdynamischen Balanceakte im Rallye-Lager klar definiert. Ein Hecktriebler scharft heftig mit der Hinterhand und wirft praktisch aus dem Stand schon mit dem Heck um sich, ein Fronttriebler untersteuert von Haus aus, und will man damit zügig eine Biegung umrunden, dann sollte man bei den Finnen oder

Schweden die hohe Kunst des Linksbremens studieren. Mit dem Einzug des Allradantriebs drohen die Fronten etwas zu verwässern. spätestens seit Peugeot den Kraftfluß zwischen Vorder- und Hinterachse variiert. Je nach Zwischendifferential war die Hinterachse mit 75

den Hinterrädern sei im Zeitalter der Allradler passé, und bezog selbstbewußt zur Gangart seiner Kollegen Stellung: „Die anderen bewegen den Allrad-Peugeot ja noch wie einen alten heckgetriebenen Ford Escort.“ Teamchef Jean Todt wollte seinem Chauffeur in diesen tiefen Gewissensfragen nicht zu nahe treten und bestellte bei seinen Technikern ein neues Powerplay. 45:55 Prozent lautete Grundels Kraft-Fahrplan für die Deutsche Meisterschaft.

nere Stimme, die innigst warnt: Laß es dieses Mal noch bleiben. Denn auch der Beste der Branche, der große Röhl aus Regensburg, hat beim Wechsel in den Audi Quattro und beim Studium des Linksbremens einiges an Blech verformt.

Die ganze Tragweite dieser Gangart kommt ohnehin erst in jener Grauzone zum Tragen, die man treffend Grenzbereich nennt, in die nur die ganz Großen richtig einsteigen. Aber

reiten, denn der Peugeot zeigt einen ausgeprägten Hang zum Untersteuern, was der zügigen Fortbewegung etwas im Wege steht. Trotz seines langen Radstandes (2540 mm) wirkt er aber ausgesprochen wendig, gelegentlich sogar etwas nervös. Bringt man ihn vor einer Biegung etwas ins Schwingen – die Experten nennen es „Anstellen“ – dann dreht er sich willig in die Ecke hinein, und man spürt etwas vom wahren Potential des großen Rallye-Siegers, wenn er dann beim ersten Gasstoß mit der Hinterhand übermütig in Richtung Kurvenaußenrand wischt.

Der Fahrer in diesem kleinen Auto sollte deshalb aber nicht gleich übermütig werden. Der Peugeot erfordert Selbstdisziplin: Schließlich gibt es auch Übungen, die ihm nicht besonders liegen. Wellen, Löcher oder andere Wegfallen quittiert er beispielsweise mit gigantischen Bocksprüngen. Diese Unart muß wohl auch Ursache für Ari Vatanens schweren Sturz gewesen sein, an dessen Folgen der Finne immer noch leidet. Der Umgang mit dem Peugeot erfordert also selbst auf einer Geraden kluge Voraussicht und eine gewisse Portion Demut.

Nicht, daß jetzt der Verdacht auf-

kommt, wir hätten einfach den Blinker gesetzt und wären keck vom glattgebügelt Asphaltband nach rechts auf irgendeinen elegant geschwungenen, aber holprigen Schotterpfad abgeschwenkt. Auch wenn er auf den ersten Blick recht bieder und zivil ausschaut, der Peugeot 205 Turbo 16 ist ein reinrassiges Rennauto mit einem zentralen

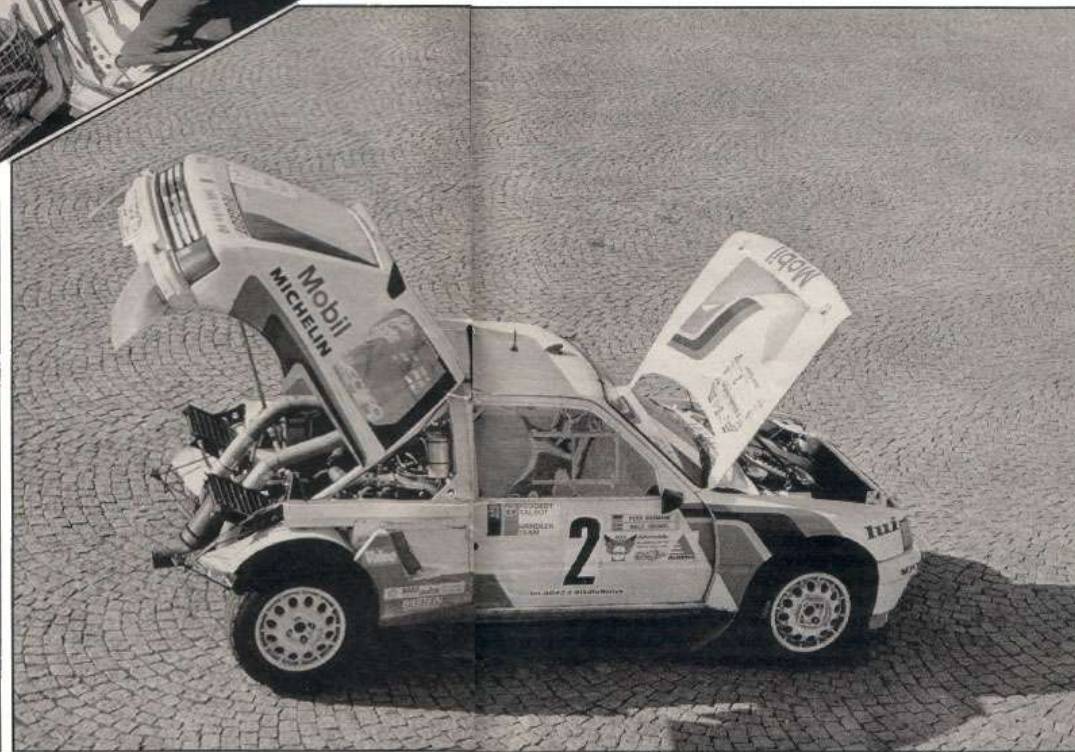
Blechchassis, einem kleinen Vierzylinder-Turbo, der in einem Hilfsrahmen sitzt, mit Dreieckslenkern an allen Ecken und Stoßdämpfer-Feder-Einheiten, die sich binnen acht Minuten locker austauschen lassen.

Bei so einem kompromißlosen Rallyeauto biegt man nicht einfach in Richtung Schotter ab, da wird aus einem banalen Richtungswechsel gleich ein ordentliches Manöver. Die Peugeot-Reise beginnt mit einer Erkundung – schließlich will der Teamchef wissen, wo man denn nun den Asphalt zu verlassen gedenkt. Und dort stößt man dann auf einen gutsortierten Werkstatt-Wagen und zwei engagierte Helfer. Nach wenigen Minuten steht der Peugeot auf grobstolligen Schotter-Reifen, hat ordentlich Bodenfreiheit und federt weich in den Knien.

Am Motor wird nichts verstellt. Der aufgeladene Reihenvierzylinder ist ein wahrer Hubraumwinzling, baut auf knapp 1175 Kubikzentimeter und präsentiert sich doch wie ein wahrer Hubraumgigant, vorausgesetzt, man läßt ihn nicht unter der 5000 Touren-Grenze durchhängen. Die Peugeot-Techniker sind recht stolz auf ihren Treibsatz. Und damit ihr Chauffeur auch immer einen bewundernden Blick über die Schulter auf ihr Schmuckstück werfen kann, haben sie ihm eigens ein kleines Fenster zum Motorabteil spendiert. Grundsätzlich ist der Blick über die Schulter überflüssig. Sind die vier Kolben samt den 16 Ventilen erst einmal in Schwung, dann verschlägt es den beiden Passagieren augenblicklich die Sprache. Peugeot-Fahrten sind nur mit Kopfhörer und Gegensprechanlage zu tragen.

Präsentiert sich der Vierzylinder akustisch als Rabauke, so meistert das 350 PS starke Rallye-Aggregat selbst den innerstädtischen Stoßverkehr so mütterlich, daß man geneigt ist, über den kleinen Wagen mit dem Löwen im Emblem zu sagen: Er lüht und lüht und lüht.

Bernd Ostmann



Seine Rallyesiege gaben Ingenieur Grundel recht, und wer ihn mit flinken Füßen durch die Kurven steppen sieht, ist ergriffen und hält „the swedish way of drive“ auch gleich für die lockerste Übung dieser Welt.

Einmal selbst im Peugeot-Cockpit festgezurrt, meldet sich glücklicherweise schnell eine in-

auch ohne einen Knoten im Gebein, also so, wie man es in der Fahrschule gelernt hat, als die Bremse noch zum Bremsen und das Lenkrad ausschließlich zum Lenken genutzt wurde, läßt sich der kleine Wagen manierlich um jede Biegung fahren.

Allerdings sollte man Richtungsänderungen klug vorbe-