

PEUGEOT 206 WRC'03



50752 - 80752

F

Nouvelle-Zélande 2003. Marcus Grönholm signe un troisième succès après ceux obtenus en 2000 et 2002. Richard Burns monte sur le podium en emportant la deuxième place de haute lutte sur Petter Solberg. Peugeot réalise un nouveau doublé. Cet ordre Grönholm - Burns se retrouve sur le Deutschland, mais un perturbateur appelé Sébastien Loeb a soufflé la première place...

Le Rallye d'Allemagne, du 23 au 27 Juillet 2003, a été le cadre d'une nouvelle confrontation entre Peugeot et Citroën. Les 206 et les Xsara ont une nouvelle fois transformé un rallye du Championnat du Monde en un duel franco-français entre spécialistes de l'asphalte, et se partagent les quatre premières places du classement général. Déjà vainqueur en 2002, le tandem Loeb - Elena (Xsara) remporte son deuxième Deutschland et son troisième succès mondial, après le Monte Carlo 2003. Grönholm - Rautiainen (206) et Burns - Reid (206) sont sur le podium, respectivement sur deuxième et troisième.

3 secondes 6 séparent Grönholm de Loeb, c'est dire l'intensité de la lutte entre les deux champions, et le suspens qui sera maintenu jusqu'à l'arrivée.

On savait Marcus Grönholm rapide sur la terre, sa surface de prédilection, mais l'an dernier, sur les dernières confrontations qui se sont tenues sur l'asphalte, le Finlandais parvenait à faire jeu égal avec les spécialistes de la surface.

Cette fois, sur ce Rallye d'Allemagne, il s'est battu pour la victoire. Une nouvelle fois Grönholm devance son compagnon de team Richard Burns qui, leader tout au long de la première étape allait par la suite lâcher prise. Cependant le Britannique monte une nouvelle fois sur le podium et marque de précieux points qui lui permettent de conserver les commandes du Championnat. Mais ce n'était que le huitième épisode d'un feuilleton qui en comptera quarante...

Fiche technique (Asphalte, Rallye d'Allemagne 2003)

Structure :	monocoque acier + kit polyester
Longueur :	4,005 m
Largeur :	1,770 m
Hauteur :	1,300 m
Empattement :	2,468 m
Poids à vide :	1 230 kg
Moteur :	XU9J4, 4 cylindres, 16 soupapes, refroidissement par liquide transversale avant
Disposition :	transversal front position
Cylindrée :	1 997,5 cm ³
Puissance :	300 CV DIN à 5 250 tr/mn
Alésage x course :	85 x 88 mm
Couple maxi. :	535 Nm à 3 500 tr/mn
Culasse :	aluminium
Bloc cylindres :	aluminium
Arbre à comes :	2 arbres à came en tête
Gestion moteur :	Magneti Marelli Step 9
Alimentation :	injection électronique
Turbocompresseur :	Garrett Honeywell
Échangeur :	air-air
Lubrification :	carter humide en carbone
Réservoir carburant :	85 litres
Transmission :	tri-disque carbone AP 5.5" ou 6"
Embrayage :	Séquentielle X-Trac à 5/6 rapports en position longitudinale
Boîte de vitesses :	pont piloté avant et central AR hydrauliques
Différentiels :	
Suspensions :	
Avant :	pseudo McPherson à ressort hélicoïdal
Arrière :	pseudo McPherson à ressort hélicoïdal
Amortisseurs :	Peugeot
Direction :	A crémaillère, assistance hydraulique
Freins :	
Avant :	disques ventilés Ø 355 mm, étriers 6 pistons
Arrière :	disques ventilés Ø 295 mm, étriers 4 pistons
Jantes et pneumatiques :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Pneus larges favorisant la transmission de la puissance au sol. Plusieurs versions selon: asphalte sec ou humide, températures fraîches, normales ou élevées.

GB

New Zealand, 2003. Marcus Grönholm enjoyed a third victory after winning in 2000 and 2002. Richard Burns mounted the podium only just finishing second after a brave struggle with Petter Solberg. Peugeot achieved another double victory. So, Grönholm in third position - Burns in second - while a troublemaker named Sébastien Loeb finished first...

The Rally of Germany, held from 23rd to 27th July 2003, was once again the opportunity for another confrontation between Peugeot and Citroën. The 206s and the Xsaras once more transformed a World Rally Championship into a French-French dual between asphalt specialists, sharing together the first four places of the overall placings. Already winner in 2002, the Loeb-Elena (Xsara) pair carried off their second Deutschland victory and their third world victory, after the 2003 Monte Carlo Rally. Grönholm-Rautiainen (206) and Burns-Reid (206) mounted the podium in second and third position respectively.

3 seconds and 6 tenth separated Grönholm from Loeb, which shows the intensity of the struggle between the two champions and the suspense, which lasted right up to the end.

We knew that Marcus Grönholm was fast on trail - his favourite surface - but last year, during the last confrontations, which took place on asphalt, the Finnish was able to match the asphalt specialists.

This time, during the Rally of Germany, he fought to win. Once again, Grönholm got ahead of his team partner who, after being in the lead during the entire first trial, subsequently fell back.

However, once again the British pilot mounted the podium and scored invaluable points, which enabled him to remain in control of the Championship. However, this was just the eighth episode of a fourteen-episode serial...

Specifications sheet (Asphalt, 2003 Rally of Germany)

Bodyshell :	steel body shell + polyester kit
Length :	4,005 m
Width :	1,770 m
Height :	1,300 m
Wheelbase :	2,468 m
Curb weight :	1 230 kg
Engine :	XU9J4, 4-cylinder engine, 16 valves, liquid cooling
Disposition :	transversal front position
Cubic capacity :	1 997,5 cm ³
Power :	300 CV DIN at 5 250 rpm
Abor & stroke :	85 x 88 mm
Max. torque :	535 Nm at 3 500 rpm
Cylinder head :	aluminium
Cylinder blocks :	aluminium
Camshaft :	2 overhead camshafts
Electronic controls :	Magneti Marelli Step 9
Fuel supply :	electronic fuel injection
Turbocharger :	Garrett Honeywell
Exchanger :	air-air
Lubrification :	carbon sump
Fuel tank :	85 litres
Transmission :	clutch with 3 points of friction AP 5.5" or 6" - Carbon
Clutch :	Sequential X-Trac, 5/6 gears in longwise position
Gear box :	front axle and central rear hydraulic transmission
Differentials :	
Suspensions :	coil spring (pseudo McPherson)
Front :	coil spring (pseudo McPherson)
Rear :	Shock absorbers : Peugeot
Steering :	Rack and pinion steering, hydraulic power assisted
Brakes :	
Front :	Ø 355 mm ventilated discs - clips - 6 pistons
Rear :	Ø 355 mm ventilated discs - clips - 6 pistons
Wheel rim and tyres:	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Large tyres allowing a good road transmission. Various versions according to driving conditions: driving on dry or damp asphalt, cool, average or high temperatures.

D Neuseeland 2003. Marcus Grönholm trägt seinen dritten Erfolg nach denen von 200 und 2002 davon. Richard Burns nimmt den zweiten Platz auf dem Podium ein, den er nach einem harten Kampf mit Petter Solberg errungen hat. Peugeot verzeichnet einen neuen Doppelsieg.
Man findet diese Rangordnung Grönholm - Burns bei der Deutschland-Rallye wieder, aber ein Störenfried namens Sébastien Loeb raubt den ersten Platz.
Die Deutschland-Rallye vom 23. bis 27. Juillet 2003 ist der Rahmen eines neuen Kampfs zwischen Peugeot und Citroën. Die 206 und die Xsara verwandeln erneut eine Weltmeisterschaftsrallye in ein französisches Duell unter Asphaltspécialisten und teilen sich die ersten vier Plätze des allgemeinen Klassements. Das bereits 2002 siegreiche Tandem Loeb - Elena (Xsara) trägt seinen 2. Sieg bei der Deutschland-Rallye und seinen dritten Weltmeisterschaftserfolg nach Monte Carlo 2003 davon. Grönholm - Rautiainen (206) und Burns - Reid (206) belegen jeweils den zweiten und dritten Platz.
3,6 Sekunden trennen Grönholm von Loeb, was den harten Kampf zwischen diesen beiden Champions beweist, und der Sieger bleibt bis zum Schluss ungewiss.
Es ist bekannt, dass Marcus Grönholm auf den von ihm bevorzugten Erdpisten schnell ist, aber im letzten Jahr gelang es dem Finnen, bei den letzten Rennen auf Asphalt mit den Spezialisten mitzuhalten.
Bei dieser Deutschland-Rallye kämpfte er diesmal um den Sieg. Grönholm führt erneut vor seinem Teamkameraden Richard Burns, der auf der ganzen ersten Etappe den 1. Platz einnimmt, dann aber zurückfällt. Aber der Brite steigt erneut auf das Podium und erringt wertvolle Punkte, die ihm erlauben, weiterhin den ersten Platz in der Meisterschaft einzunehmen. Aber dies war erst die achte von insgesamt vierzehn Episode dieses Feuilletons...

Technische Daten (Asphalt, Deutschland-Rallye 2003)

Aufbau :	Schalenausbauweise Stahl + Polyester-Set
Länge :	4,005 m
Breite :	1,770 m
Höhe :	1,300 m
Radstand :	2,468 m
Leergewicht :	1 230 kg
Motor :	
Typ :	XU9J4, 4 Zylinder, 16 Ventile, Flüssigkühlung
Anordnung :	vorne quer
Hubraum :	1 997,5 cm ³
Leistung :	300 PS DIN bei 5 250 U/min
Bohrung x Hub :	85 x 88 mm
Maxi. Drehmoment :	535 Nm bei 3 500 U/min
Zylinderkopf :	Aluminium
Zylinderblock :	Aluminium
Nockenwelle :	2 sturzseitige Nockenwellen
Motorelektronik :	Magneti Marelli Step 9
Versorgung :	Elektronikeinspritzung
Turbolader :	Garrett Honeywell
Kühler :	Luft-Luft
Schmierung :	Nasssumpf aus Kohlefaser
Tankvolumen :	85 Liter
Kraftübertragung :	
Kupplung :	Dreischeibenkopplung, Kohlefaser, AP 5.5" oder 6"
Getriebe :	Sequentielles 5/6-Ganggetriebe X-Trac in Längslage
Differiale :	aktives vorderes Differential und mittleres Heckdifferential hydraulisch
Aufhängungen :	
Vorn :	Mc-Pherson-Federbeine
Hinten :	Mc-Pherson-Federbeine
Stoßdämpfer :	Peugeot
Lenkung :	
Servounterstützte Zahnstangenlenkung	
Bremsen :	
Vorn :	ventilierte Scheiben Ø 355 mm, 6-Kolben-Bremssättel
Hinten :	ventilierte Scheiben Ø 295 mm, 4-Kolben-Bremssättel
Felgen und Reifen :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Breite Reifen fördern die Kraftübertragung auf den Boden. Mehrere Ausführungen gemäß : trockener oder nasser Asphalt, niedrige, normale oder hohe Temperaturen.

E Nueva Zelanda 2003. Marcus Grönholm logra el tercer éxito después de los obtenidos en 2000 y 2002. Richard Burns sube al podio llevándose la segunda plaza en lucha con Petter Solberg. Peugeot consigue un nuevo doblete.
Este orden, Grönholm - Burns, se da de nuevo en el Deutschland, pero un perturbador llamado Sébastien Loeb ha "birlado" el primer puesto... El Rally de Alemania, del 23 al 27 de julio de 2003, fue el marco de un nuevo enfrentamiento entre Peugeot y Citroën. Los 206 y los Xsara han transformado nuevamente un rally del Campeonato del Mundo en un duelo franco-francés entre especialistas del asfalto, y se reparten los cuatro primeros puestos de la clasificación general. Ya vencedor en 2002, el tandem Loeb - Elena (Xsara) consigue su segundo Deutschland y su tercer éxito mundial después de Montecarlo 2003. Grönholm - Rautiainen (206) y Burns - Reid (206) suben al podio a la segunda y tercera plaza respectivamente.

Tres segundos y 6 décimas separan a Grönholm de Loeb, lo que refleja la intensa lucha entre los dos campeones y el suspense que se mantuvo hasta la llegada.

Sabíamos que Marcus Grönholm era muy rápido sobre tierra, su superficie preferida, pero el año pasado, en los últimos enfrentamientos que tuvieron lugar sobre asfalto, el finlandés conseguía igualar a los especialistas de esta superficie.

Esta vez, en este Rally de Alemania, luchó por la victoria. Una vez más, Grönholm iba por delante de su compañero de equipo Richard Burns que, líder durante la primera etapa, tuvo que resignarse más tarde. Sin embargo, el británico subió de nuevo al podio y se anotó unos valiosos puntos que le permiten mantenerse en cabeza del Campeonato. Pero sólo fue el octavo episodio de un folletín que tendrá catorce...

Ficha técnica (Asfalto, Rally de Alemania 2003)

Estructura :	monocasco de acero + kit de poliéster
Longitud :	4,005 m
Anchura :	1,770 m
Altura :	1,300 m
Batalla :	2,468 m
Peso en vacío :	1.230 kg
Motor :	
Tipo :	XU9J4, 4 cilindros, 16 válvulas, refrigeración por líquido
Disposición :	transversal delantera
Cilindrada :	1.997,5 cm ³
Potencia :	300 CV DIN a 5.250 r.p.m.
Diádm. Int. x carrera :	85 x 88 mm
Par máx. :	535 Nm a 3.500 r.p.m.
Culata :	aluminio
Bloque cilindros :	aluminio
Arbol de levas :	2 árboles de levas en cabeza
Gestión motor :	Magneti Marelli Step 9
Alimentación :	inyección electrónica
Turbocompresor :	Garrett Honeywell
Intercambiador :	aire-aire
Lubricación :	cárter húmedo de carbono
Depósito carburante :	85 litros
Transmisión :	
Embrague :	tres discos de carbono AP 5.5" ó 6"
Caja de cambios :	secuencial X-Trac de 5/6 relaciones en posición longitudinal
Diferenciales :	ponte pilotado delante y central TRAS hidráulicos
Suspensiones :	
Delante :	pseudo-McPherson de muelle helicoidal
Detrás :	pseudo-McPherson de muelle helicoidal
Amortiguadores :	Peugeot
Dirección :	
De cremallera, asistencia hidráulica	
Frenos :	
Delante :	discos ventilados Ø 355 mm, estribos de 6 pistones
Detrás :	discos ventilados Ø 295 mm, estribos de 4 pistones
Llantas y neumáticos :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Neumáticos anchos que favorecen la transmisión de la potencia al suelo. Varias versiones según asfalto seco o húmedo, temperaturas frescas, normales o altas.



Nέα Ζηλανδία 2003: o Marcus Grönholm επιτυγχάνει την τρίτη του νίκη μετά από αυτές του 2000 και 2002. O Richard Burns ανεβαίνει στη δεύτερη θέση του πόντιου μετά από σκληρή μάχη με τον Petter Solberg. H Peugeot πραγματοποιεί μια νέα διπλή νίκη.

Το δίδυμο Grönholm - Burns ξαναβρίσκεται στο Deutschland, αλλά ένας "ενοχλητικός" ονόματι Sébastien Loeb τους κλέβει την πρώτη θέση...

To Páli της Γερμανίας, από τις 23 μέχρι τις 27 Ιουλίου 2003, ήταν το πλαίσιο μιας νέας πρόκλησης ανάμεσα στην Peugeot και τη Citroën. Για μία ακόμη φορά τα 206 και τα Xsara μετέτρεψαν ένα Ράλι Παγκόσμιου Πρωταθλήματος σε μια Γαλλο-γαλλική μονομαχία ανάμεσα στους σπεσιαλίστες της ασφάλτου, και μοιράστηκαν τις τέσσερις πρώτες θέσεις της γενικής κατάταξης. To δίδυμο Loeb - Elena (Xsara), ήδη νικητές το 2002, κερδίζει το δεύτερο Deutschland και κάνει την τρίτη παγκόσμια επιτυχία του, μετά το Μόντε Κάρλο το 2003. Οι Grönholm - Rautiainen (206) και Burns - Reid (206) ανεβαίνουν στο πόντιουμ, στη δεύτερη και τρίτη θέση αντίστοιχα.

Ta 3 δευτερόλεπτα και 6 δευτέρα που χωρίζουν τον Grönholm από τον Loeb δείχνουν την ένταση της μάχης ανάμεσα στους δύο πρωταθλητές, και το σαστένες που διατηρήθηκε καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

Eίναι γνωστό ότι ο Marcus Grönholm είναι γρήγορος στο χώμα, που είναι η επιφάνεια της προτίμησής του, αλλά τον περασμένο χρόνο, στις τελευταίες αναμετρήσεις της ασφάλτου, της Φλανδρίας κατάφερε να αγωνίστει ισάξια με τους σπεσιαλίστες της επιφάνειας αυτής.

Aυτή τη φορά, στο Páli της Γερμανίας, αγωνίστηκε για τη νίκη. Για μία ακόμη φορά ο Grönholm ξεπερνά τον συναθλητή του Richard Burns ο οποίος, ενώ γείτο σε όλη τη διάρκεια της πρώτης διαδρομής, αργότερα μένει πίσω. Ωστόσο, ο βρετανός ανεβαίνει για ακόμη μία φορά στο πόντιουμ και πάιρνει τους πολύτιμους πόντους που χρειάζεται για να παραμείνει στην κορυφή του Πρωταθλήματος. Αυτό ήταν όμως μόνο το όγδοο επεισόδιο μιας σειράς δεκατεσσάρων...

Τεχνικά χαρακτηριστικά (Ασφαλτος, Ράλι Γερμανίας 2003)

Σκελετός :	απόσαλινος μονοκόμματος + KLT πολυεστέρα
Μήκος :	4,005 m
Πλάτος :	1,770 m
Υψος :	1,300 m
Μεταξόνιο :	2,468 m
Βάρος κενό :	1.230 kg
Κινητήρας :	
Τύπος :	XU9J4, 4 Ι-κύλινδρος, 16-βάλβιδος, υγρόψυκτος εμπρός εγκάρσια
Διάταξη :	1 997,5 c.c.
Κυβισμός :	300 ίπποι DIN στις 5 250 σ.α.λ.
Ιπποδύναμη :	
Διάμετρος εμβόλου x Διαδρομή :	85 x 88 mm
Μέγιστη ροπή :	535 Nm στις 3 500 σ.α.λ.
Κυλινδροκεφαλή :	αλουμινίου
Βάθος κυλινδρου :	αλουμινίου
Εκκεντροφόροι :	2 εκκεντροφόροι επικεφαλής
Σύστημα διαχείρισης κινητήρα :	Magneti Marelli Step 9
Τροφοδοσία :	ηλεκτρονικός ψεκασμός
Στροβιλοσυμπιεστής :	Garrett Honeywell
Εναλλάκτης :	αέρα-αέρα
Λίπανση :	υγρό κάρτερ με άνθρακα
Ρεζερβουάρ :	85 λίτρα
Μετάδοση :	
Συμπλέκτης :	τριπλός δίσκος με άνθρακα AP 5,5" ή 6"
Κιβώτιο ταχυτήτων :	σειριακό X-Trac 5/6 σχέσεων τοποθετημένο στον διαμήκη άξονα
Διαφορικό :	υδραυλικά διαφορικά μπλοκέ μπροστινό και κεντρικό πίσω
Ανάρτηση :	
Εμπρός :	Μακέρερσον με ελικοειδή ελατήρια
Πίσω :	Μακέρερσον με ελικοειδή ελατήρια
Αμορτισέρ :	Peugeot
Σύστημα διεύθυνσης :	
Κρεμαγιέρα με υδραυλική υποβοήθηση	
Φρένα :	
Εμπρός :	αεριζόμενα δισκόφρενα ψ 355 mm, δαγκάνες 6 εμβόλων
Πίσω :	αεριζόμενα δισκόφρενα ψ 295 mm, δαγκάνες 4 εμβόλων
Ζάντες και ελαστικά :	
ΟΖ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Φαρδιά ελαστικά που ευνοούν τη μετάδοση της ιπποδύναμης στο έδαφος. Υπάρχουν διάφοροι τύποι: στεγνής ή βρεγμένης ασφάλτου, χαμηλής, φυσιόλογικής ή υψηλής θερμοκρασίας.



Nuova Zelanda 2003: Marcus Grönholm consegue il terzo successo dopo quelli ottenuti nel 2000 e nel 2002. Richard Burns sale sul podio collocandosi al secondo posto dopo un'accanita competizione con Petter Solberg. Peugeot realizza due nuove vittorie.

Tale classifica (Grönholm - Burns) si ritrova nel Rally di Germania. Tuttavia, un elemento di disturbo di nome Sébastien Loeb ha soffiato loro il secondo posto...

Il Rally di Germania, svolto dal 23 al 27 Luglio 2003, è stato il banco di prova dell'ennesimo confronto tra Peugeot e Citroën. Le 206 e le Xsara hanno trasformato un rally del Campionato del Mondo in un duello 100% francese tra gli specialisti delle corse su asfalto che si contendono i primi quattro posti della classifica generale. Già vincitore nel 2002, la coppia Loeb - Elena (Xsara) vince il suo secondo Rally di Germania e segna il suo terzo successo mondiale, dopo Montecarlo 2003. Grönholm - Rautiainen (206) e Burns - Reid (206) salgono così sul podio, rispettivamente al secondo ed al terzo posto.

3,6 secondi separano Grönholm da Loeb, il che la dice lunga sull'intensità della gara tra i due campioni e sulla suspense che verrà mantenuta fino all'arrivo.

Già si sapeva che Marcus Grönholm era veloce su terra, la sua competizione prediletta. Tuttavia, l'anno scorso, durante gli ultimi confronti su asfalto, il Finlandese è riuscito a raggiungere lo stesso livello degli specialisti delle corse su terra.

In quest'ultimo Rally di Germania, si è battuto per la vittoria. Grönholm ha di nuovo superato il suo compagno di team Richard Burns, in prima posizione durante la prima fase della gara, era in procinto di abbandonare. Tuttavia, il Britannico sale di nuovo sul podio e consegue ulteriori preziosi punti che gli permetteranno di conservare il comando del Campionato. Ma si trattava soltanto dell'ottavo episodio di un serial che alla fine ne conterà ben quattordici...

Scheda tecnica (Asfalto, Rally di Germania 2003)

Struttura :	monoscocca acciaio + kit poliestere
Lunghezza :	4,005 m
Larghezza :	1,770 m
Altezza :	1,300 m
Interasse :	2,468 m
Peso a vuoto :	1.230 kg
Motore :	
Tipo :	XU9J4, 4 cilindri, 16 valvole, raffreddamento liquido
Disposizione :	trasversale anteriore
Cilindrata :	1 997,5 cm ³
Potenza :	300 CV DIN a 5 250 giri/minuto
Alesaggio x corsa :	85 x 88 mm
Coppia max. :	535 Nm a 3 500 giri/minuto
Testata :	alluminio
Blocco cilindri :	alluminio
Albero a camme :	2 alberi a camme in testa
Gestione motore :	Magneti Marelli Step 9
Alimentazione :	iniezione elettronica
Turbocompressore :	Garrett Honeywell
Scambiatore :	aria-aria
Lubrificazione :	carter umido in carbonio
Serbatoio carburante :	85 litri
Trasmissione :	
Frizione :	triplici dischi carbonio AP 5,5" o 6"
Cambio velocità :	Sequentiale X-Trac 5/6 rapporti in posizione longitudinale
Differenziali :	ponte pilotato anteriore e centrale POST idraulici
Sospensioni :	
Anteriore :	pseudo McPherson a molla elicoidale
Posteriore :	pseudo McPherson a molla elicoidale
Ammortizzatori :	Peugeot
Direzione :	
A cremagliera, assistenza idraulica	
Freni :	
Anteriore :	dischi ventilati Ø 355 mm, pinze 6 pistoni
Posteriore :	dischi ventilati Ø 295 mm, pinze 4 pistoni
Cerchioni e pneumatici :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Pneumatici larghi che favoriscono la trasmissione della potenza al suolo. Pneumatici diversificati secondo il terreno o le condizioni climatiche: asfalto asciutto o umido, temperature rigide, normali o elevate.

NL

Nueva Zelanda 2003. Marcus Grönholm logra el tercer éxito después de los obtenidos en 2000 y 2002. Richard Burns sube al podio llevándose la segunda plaza en lucha con Petter Solberg. Peugeot consigue un nuevo doblete. Este orden, Grönholm - Burns, se da de nuevo en el Deutschland, pero un perturbador llamado Sébastien Loeb ha "birlado" el primer puesto... El Rally de Alemania, del 23 al 27 de julio de 2003, fue el marco de un nuevo enfrentamiento entre Peugeot y Citroën. Los 206 y los Xsara han transformado nuevamente un rally del Campeonato del Mundo en un duelo franco-francés entre especialistas del asfalto, y se reparten los cuatro primeros puestos de la clasificación general. Ya vencedor en 2002, el tandem Loeb - Elena (Xsara) consigue su segundo Deutschland y su tercer éxito mundial después de Montecarlo 2003. Grönholm - Rautiainen (206) y Burns - Reid (206) suben al podio a la segunda y tercera plaza respectivamente.

Tres segundos y 6 décimas separan a Grönholm de Loeb, lo que refleja la intensa lucha entre los dos campeones y el suspense que se mantuvo hasta la llegada.

Sabíamos que Marcus Grönholm era muy rápido sobre tierra, su superficie preferida, pero el año pasado, en los últimos enfrentamientos que tuvieron lugar sobre asfalto, el finlandés conseguía igualar a los especialistas de esta superficie.

Esta vez, en este Rally de Alemania, luchó por la victoria. Una vez más, Grönholm iba por delante de su compañero de equipo Richard Burns que, líder durante la primera etapa, tuvo que resignarse más tarde. Sin embargo, el británico subió de nuevo al podio y se anotó unos valiosos puntos que le permiten mantenerse en cabeza del Campeonato. Pero sólo fue el octavo episodio de un folletín que tendrá catorce...

P

Nova Zelândia 2003. Marcus Grönholm alcança terceira vitória, depois dos sucessos obtidos em 2000 e 2002.

Richard Burns sobe ao pódio conquistando o segundo lugar após uma luta renhida com Petter Solberg. Peugeot realiza uma nova dupla vitória.

Esta posição, Grönholm - Burns, repete-se no Deutschland, mas um elemento perturbador chamado Sébastien Loeb ficou com o primeiro lugar...

O Rally da Alemanha, de 23 a 27 de Julho de 2003, foi cenário de um novo confronto entre a Peugeot e a Citroën. Os 206 e os Xsara transformaram novamente um rally do Campeonato do Mundo num duelo franco-francês entre especialistas do asfalto, e partilham os quatro primeiros lugares da classificação geral. Depois de vencer em 2002, a dupla Loeb - Elena (Xsara) alcança a vitória no segundo Deutschland e o seu terceiro sucesso mundial, depois do rallye de Monte Carlo 2003. Grönholm - Rautiainen (206) e Burns - Reid (206) estão no pódio, no segundo e terceiro lugar respectivamente.

Apenas 3,6 segundos separam Grönholm de Loeb, tal é a intensidade da luta entre os dois campeões, mantendo-se o suspense até ao final.

Sabia-se que Marcus Grönholm era rápido em terra, o seu piso predilecto, mas no ano passado, nos últimos confrontos ocorridos em asfalto, o Finlandês conseguiu fazer jogo igual com os especialistas da superfície.

Desta vez, no Rally da Alemanha, ele lutou pela vitória. Mais uma vez, Grönholm está à frente do seu companheiro de equipa Richard Burns, líder ao longo de toda a primeira etapa, que acaba mais tarde por desistir. Porém o Britânico sobe novamente ao pódio e marca preciosos pontos que lhe permitem conservar os comandos do Campeonato. Mas apenas fomos no oitavo episódio de uma série que conta com catorze...

Ficha técnica (Asfalto, Rally de Alemania 2003)

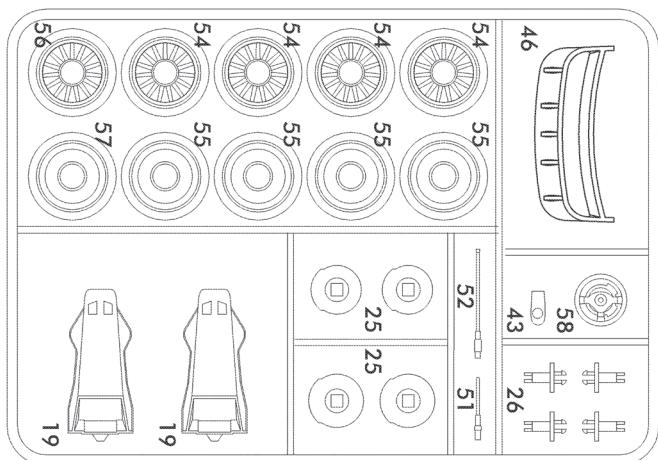
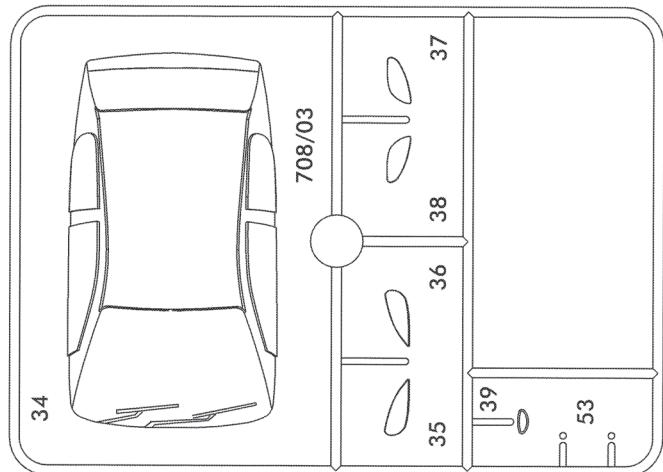
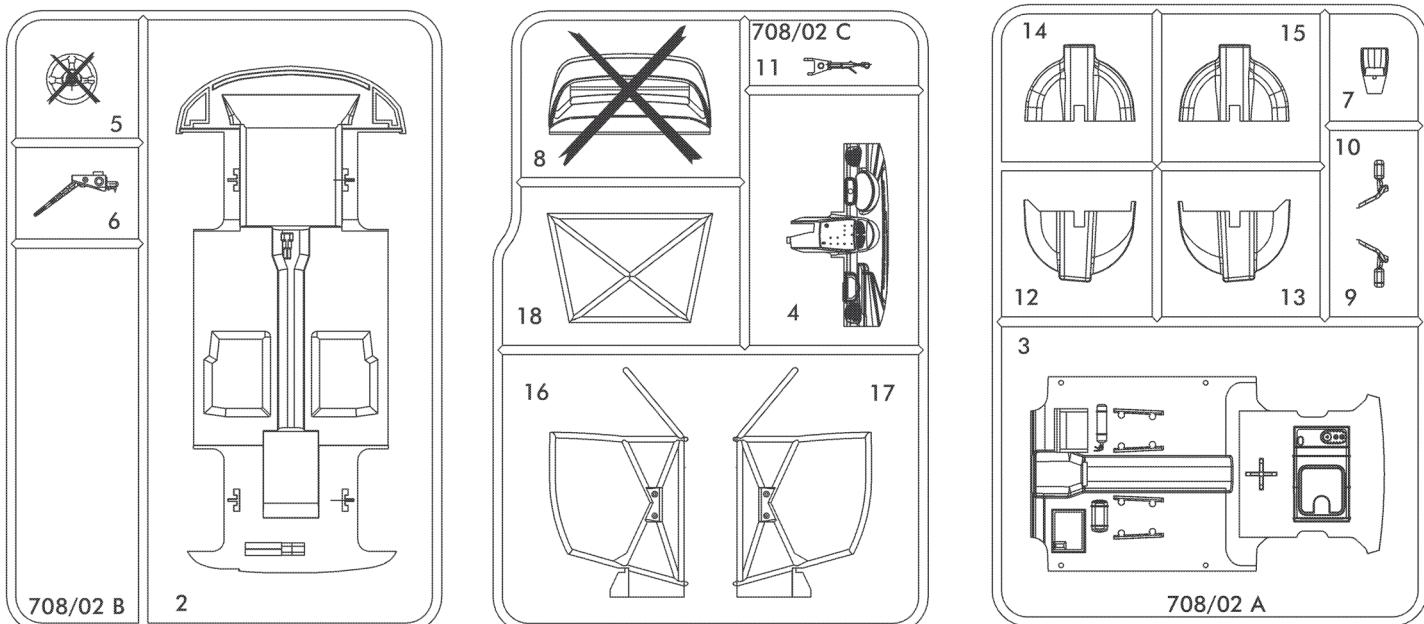
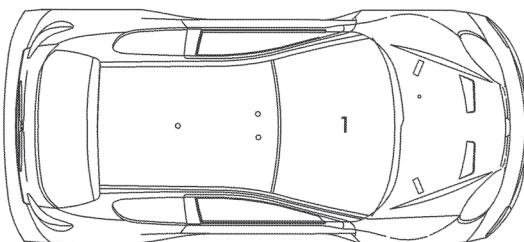
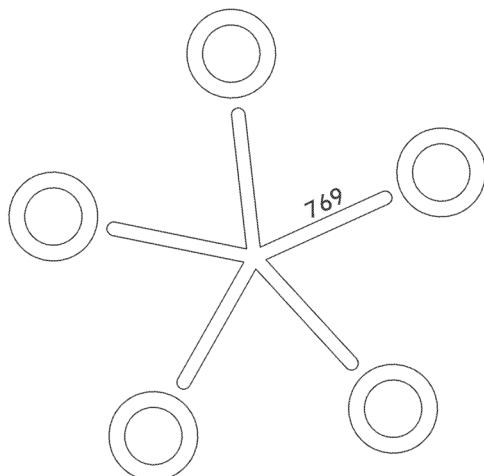
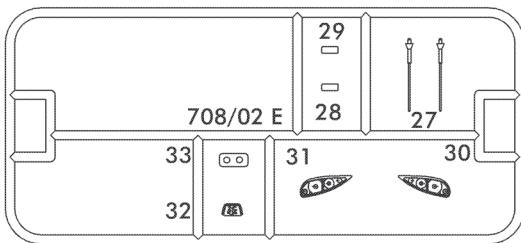
Estructura :	monocasco de acero + kit de poliéster
Longitud :	4,005 m
Anchura :	1,770 m
Altura :	1,300 m
Batalla :	2,468 m
Peso en vacío :	1.230 kg
Motor:	
Tipo :	XU9J4, 4 cilindros, 16 válvulas, refrigeración por líquido
Disposición :	transversal delantera
Cilindrada :	1.997,5 cm ³
Potencia :	300 CV DIN a 5.250 r.p.m.
Diám. Inf. x carrera :	85 x 88 mm
Par máx. :	535 Nm a 3.500 r.p.m.
Culata :	aluminio
Bloque cilindros :	aluminio
Arbol de levas :	2 árboles de levas en cabeza
Gestión motor :	Magneti Marelli Step 9
Alimentación :	inyección electrónica
Turbocompresor :	Garrett Honeywell
Intercambiador :	aire-aire
Lubricación :	cárter húmedo de carbono
Depósito carburante :	85 litros
Transmisión :	
Embrague :	tres discos de carbono AP 5.5" ó 6"
Caja de cambios :	secuencial X-Trac de 5/6 relaciones en posición longitudinal
Diferenciales :	puente pilotado delante y central TRAS. hidráulicos
Suspensiones :	
Delante :	pseudo-McPherson de muelle helicoidal
Detrás :	pseudo-McPherson de muelle helicoidal
Amortiguadores :	Peugeot
Dirección :	De cremallera, asistencia hidráulica
Frenos :	
Delante :	discos ventilados Ø 355 mm, estribos de 6 pistones
Detrás :	discos ventilados Ø 295 mm, estribos de 4 pistones
Llantas y neumáticos :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Neumáticos anchos que favorecen la transmisión de la potencia al suelo. Varias versiones según asfalto seco o húmedo, temperaturas frescas, normales o altas.

Ficha técnica (Asfalto, Rally da Alemanha 2003)

Estrutura :	monocasco aço + kit poliéster
Comprimento :	4,005 m
Largura :	1,770 m
Altura :	1,300 m
Distância entre-eixos :	2,468 m
Peso vazio :	1.230 kg
Motor :	
Tipo :	XU9J4, 4 cilindros, 16 válvulas, arrefecimento por líquido
Disposição :	transversal dianteiro
Cilindrada :	1.997,5 cm ³
Potência :	300 CV DIN a 5.250 rot./min.
Diâmetro :	
interior x curso :	85 x 88 mm
Binário máximo :	535 Nm a 3.500 rot./min
Culassa :	alumínio
Bloco cilindros :	alumínio
Arvore de cames :	2 árvores de cames à cabeça
Gestão motor :	Magneti Marelli Step 9
Alimentação :	injeção electrónica
Turbocompressor :	Garrett Honeywell
Permutador :	ar-ar
Lubrificação :	cárter húmedo em carbono
Depósito de combustível :	85 litros
Transmissão :	
Embraiagem :	tridisco carbono AP 5.5" ou 6"
Caixa de velocidades :	Secuencial X-Trac de 5/6 velocidades em posição longitudinal
Diferenciais :	ponte comandada à frente e central - Atrás hidráulicos
Suspensões :	
A frente :	pseudo McPherson de mola helicoidal
Atrás :	pseudo McPherson de mola helicoidal
Amortecedores :	Peugeot
Direcção :	De cremalheira, assistência hidráulica
Travões :	
A frente :	discos ventilados Ø 355 mm, estribos de 6 pistões
Atrás :	discos ventilados Ø 295 mm, estribos de 4 pistões
Jantes e pneus :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Pneus largos que favorecem a transmissão da potência no piso. Várias versões segundo o tipo de piso: asfalto seco ou húmedo, temperaturas frescas, normais ou elevadas.



11 Argent
Silver
Silber

16 Or
Gold
Gold

19 Rouge vif brillant
Gloss bright red
Glazend-Hellrot

22 Blanc brillant
Gloss white
Glänzend-Weiss

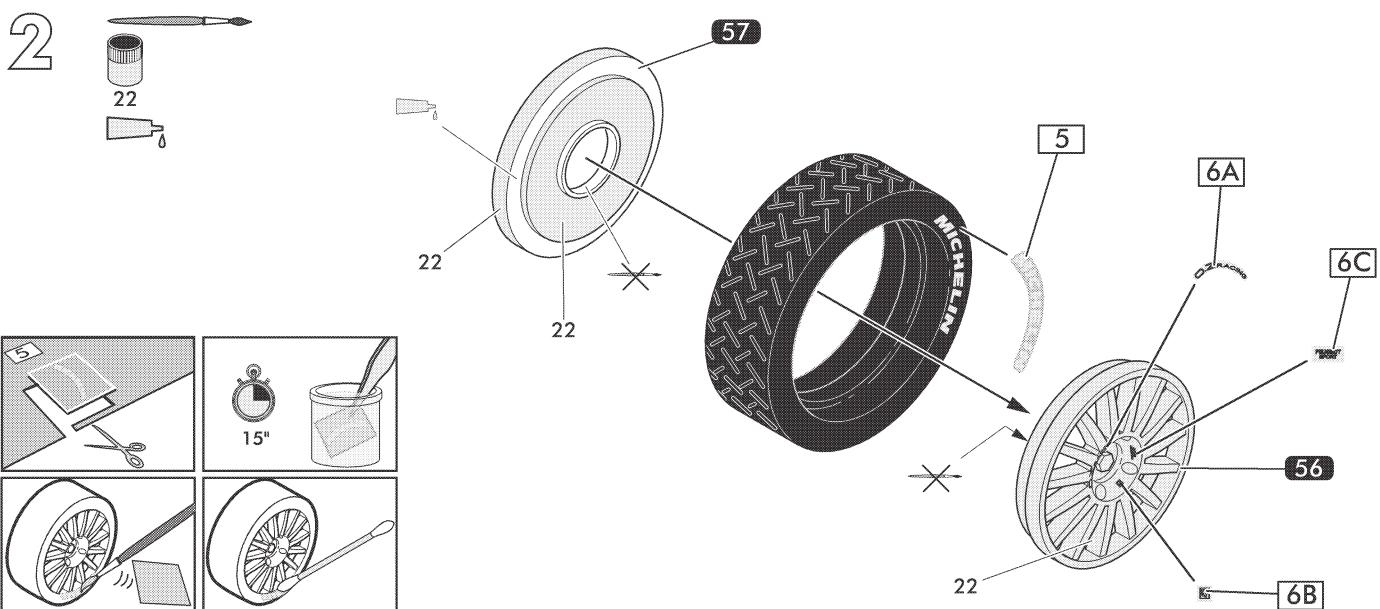
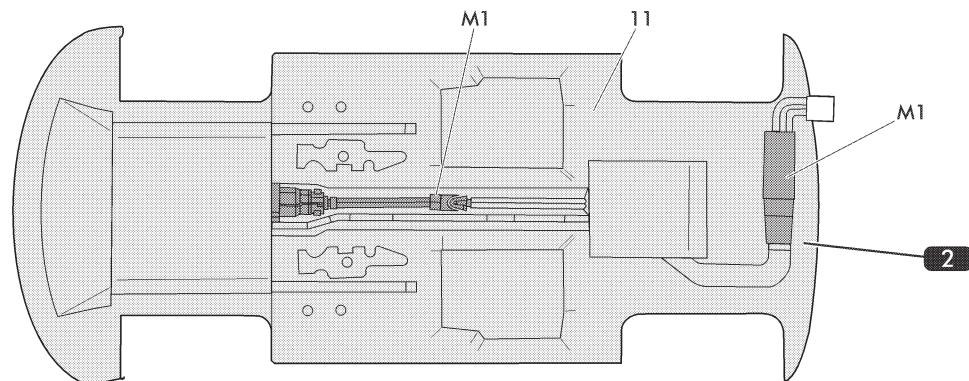
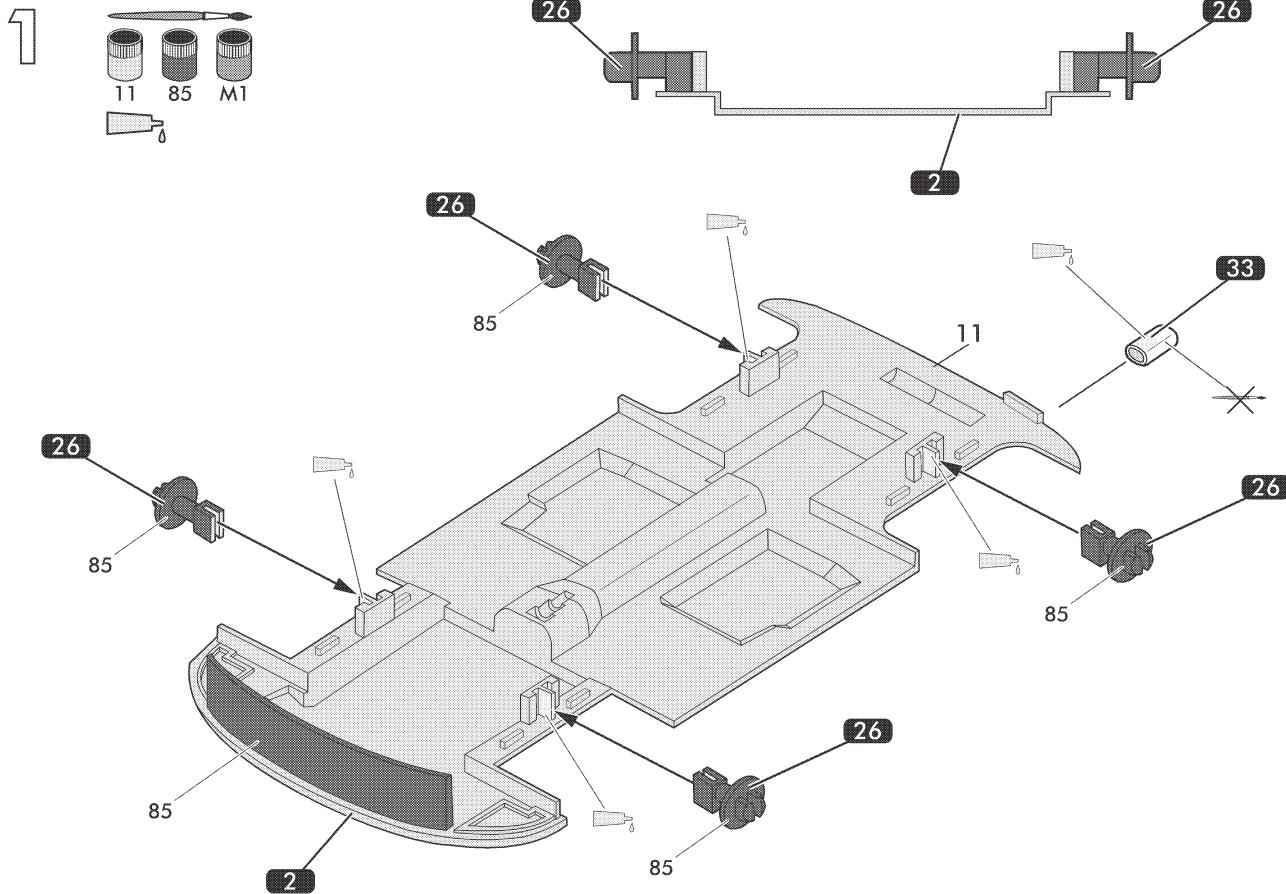
77 Bleu marine mat
Matt navy blue
Matt-marineblau

Noir de charbon satiné
Satin coal black
Seidenmatt-Kohlenschwarz

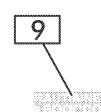
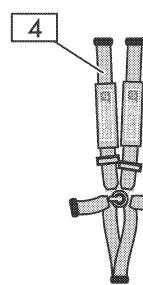
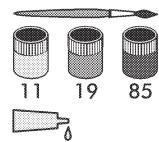
M1 = 11 + 85
M1
Gris métallique
Gunmetal
Metallgrau



M2 = 22 + 85
M2
Gris clair mat
Matt light grey
Matt-Hallgrau



3



19

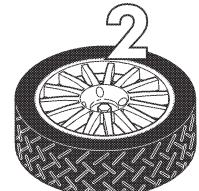
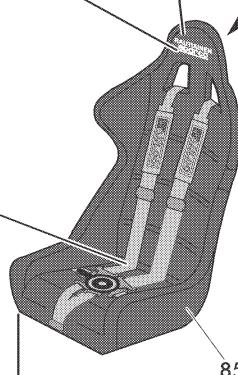
7

8

19

7

85



11

11

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

6

85

11

85

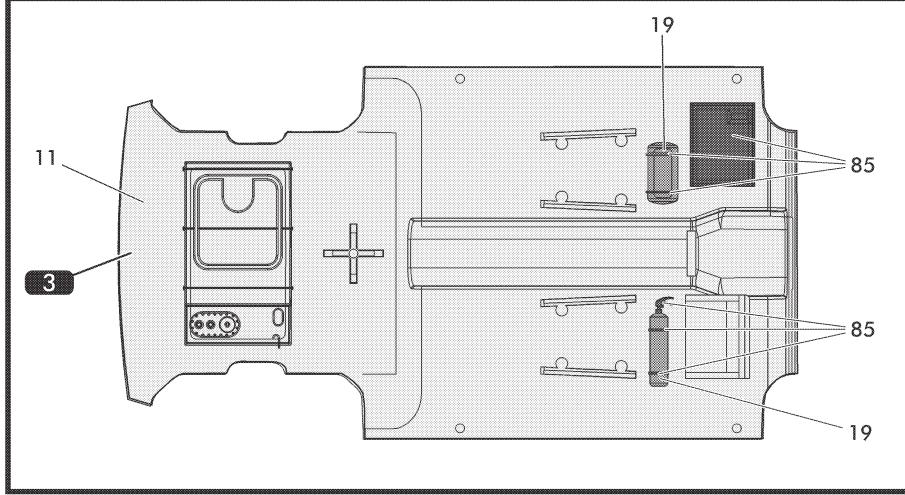
19

19

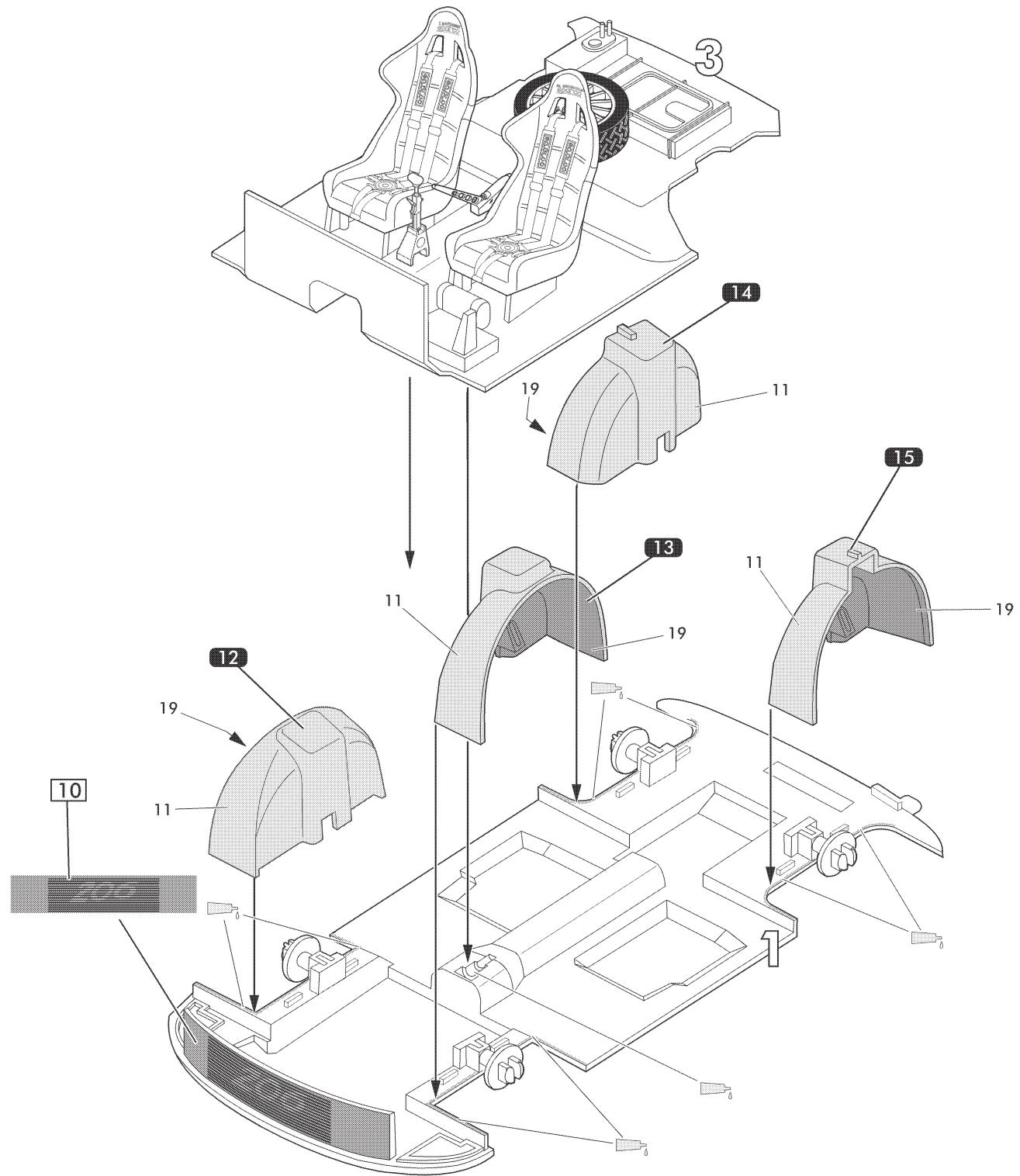
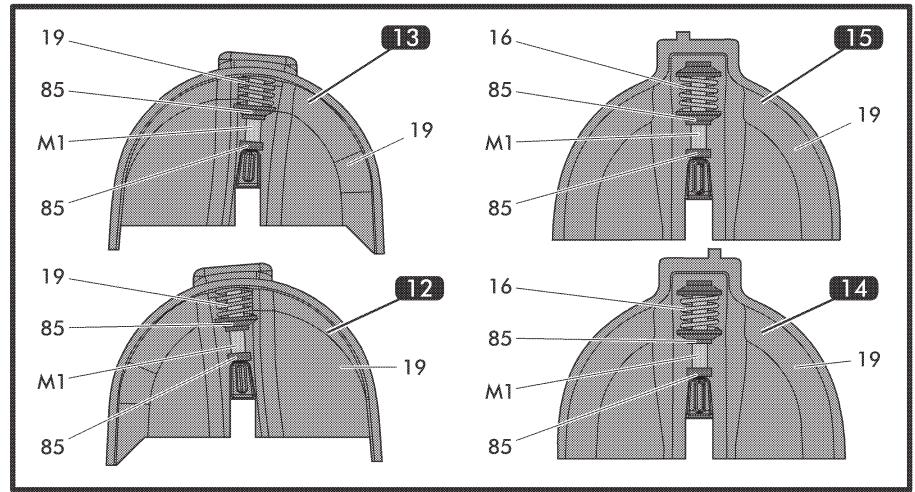
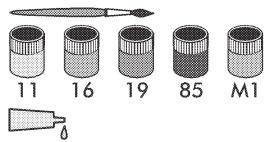
85

85

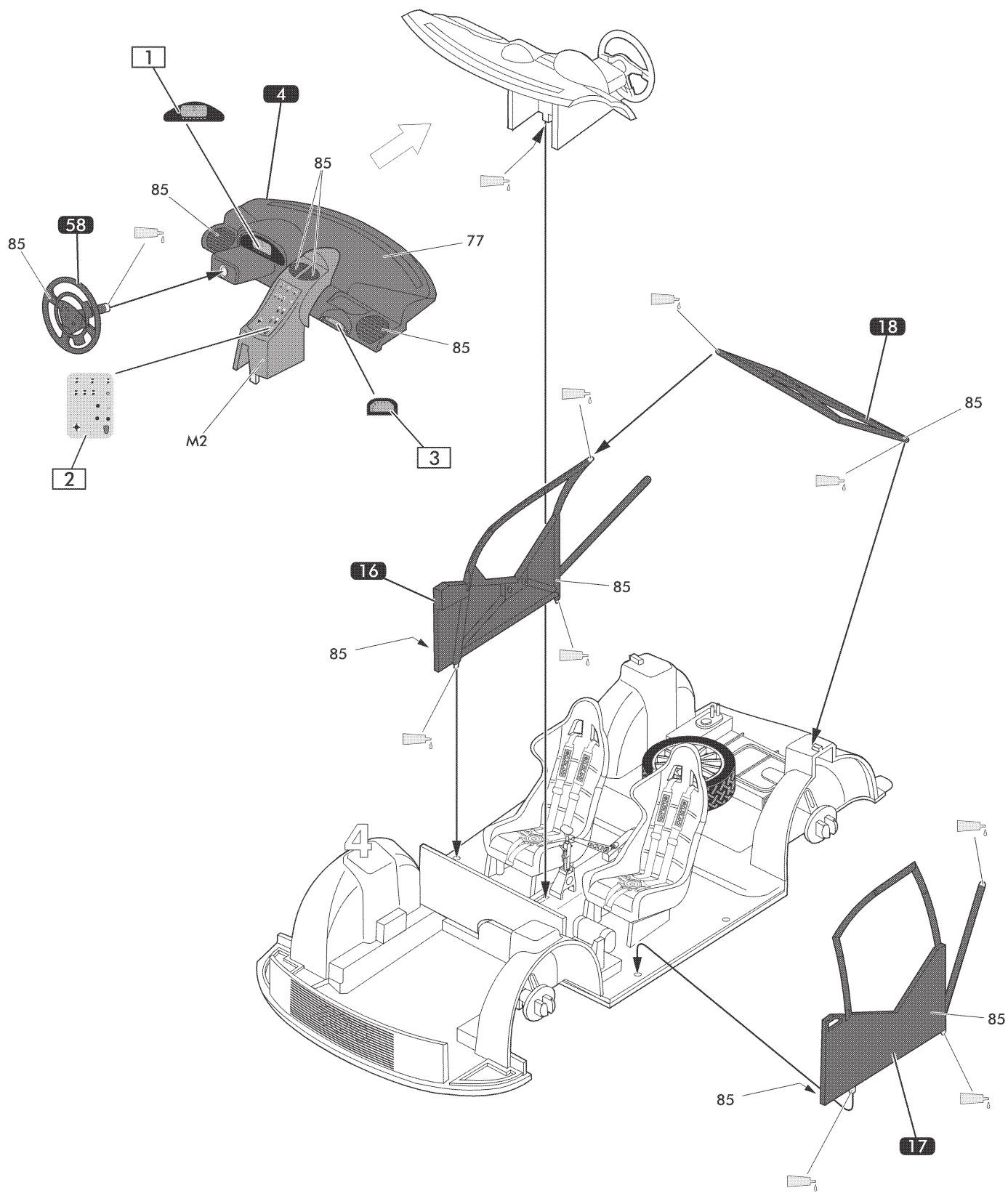
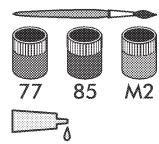
19



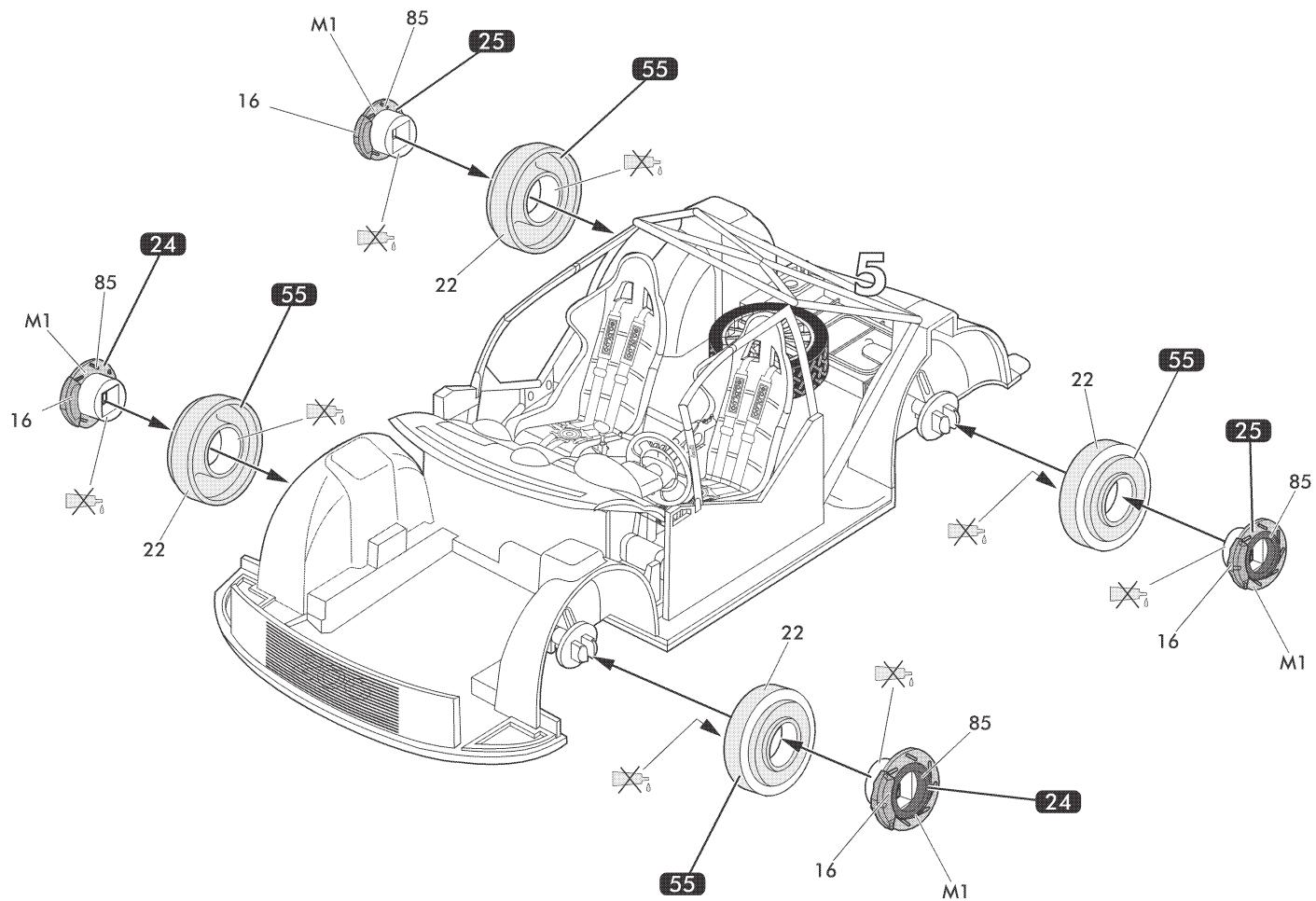
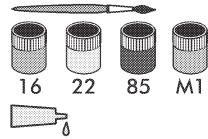
4



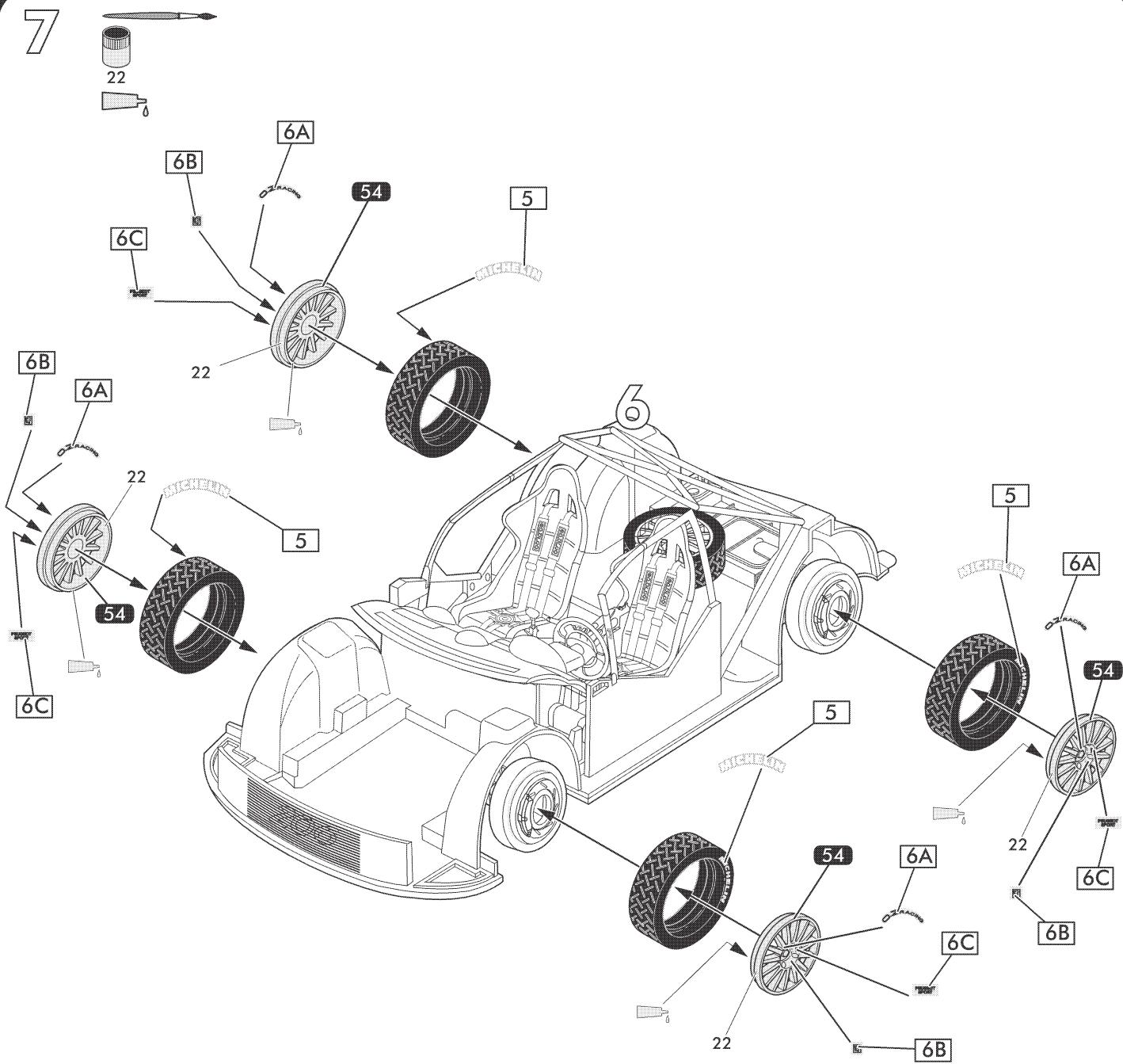
5



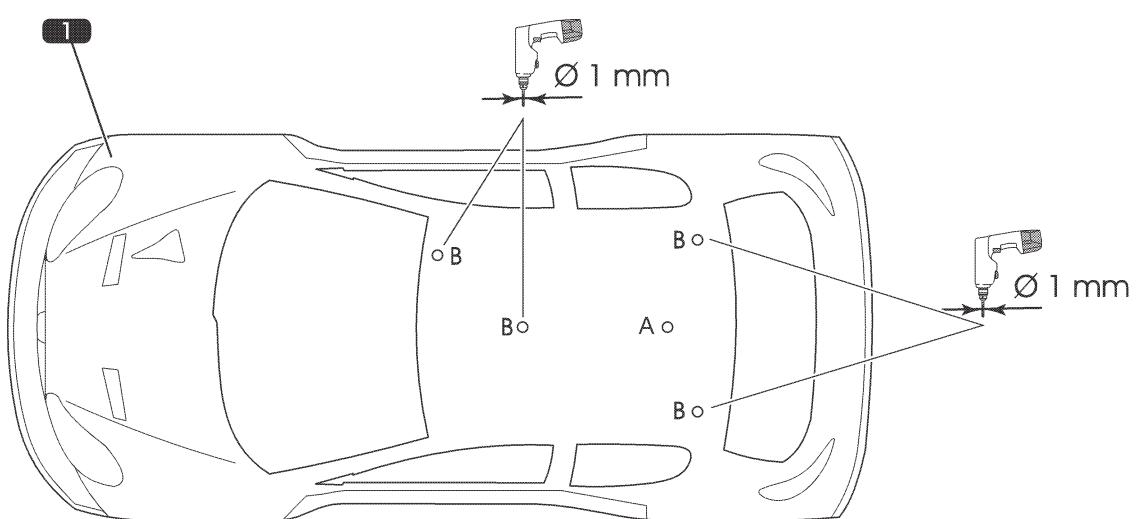
6



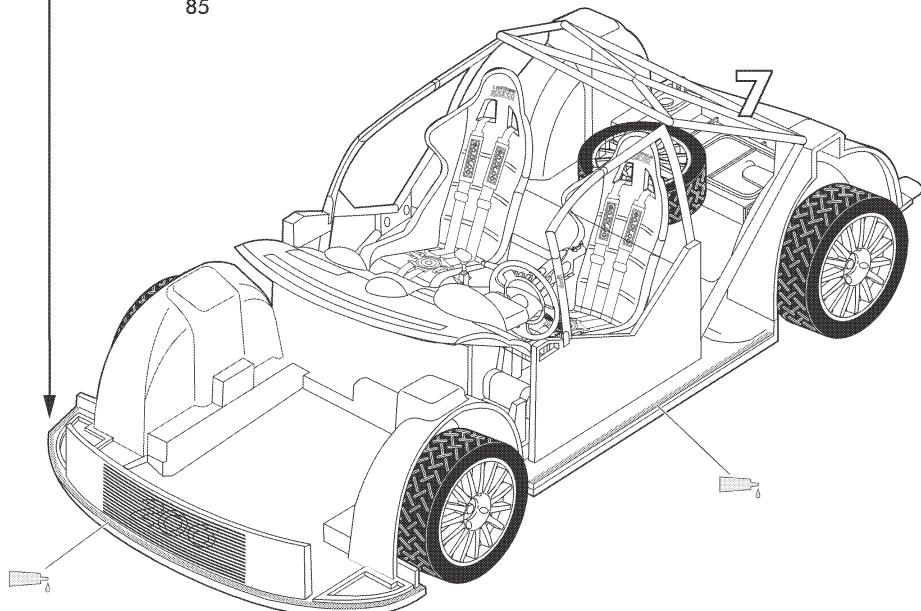
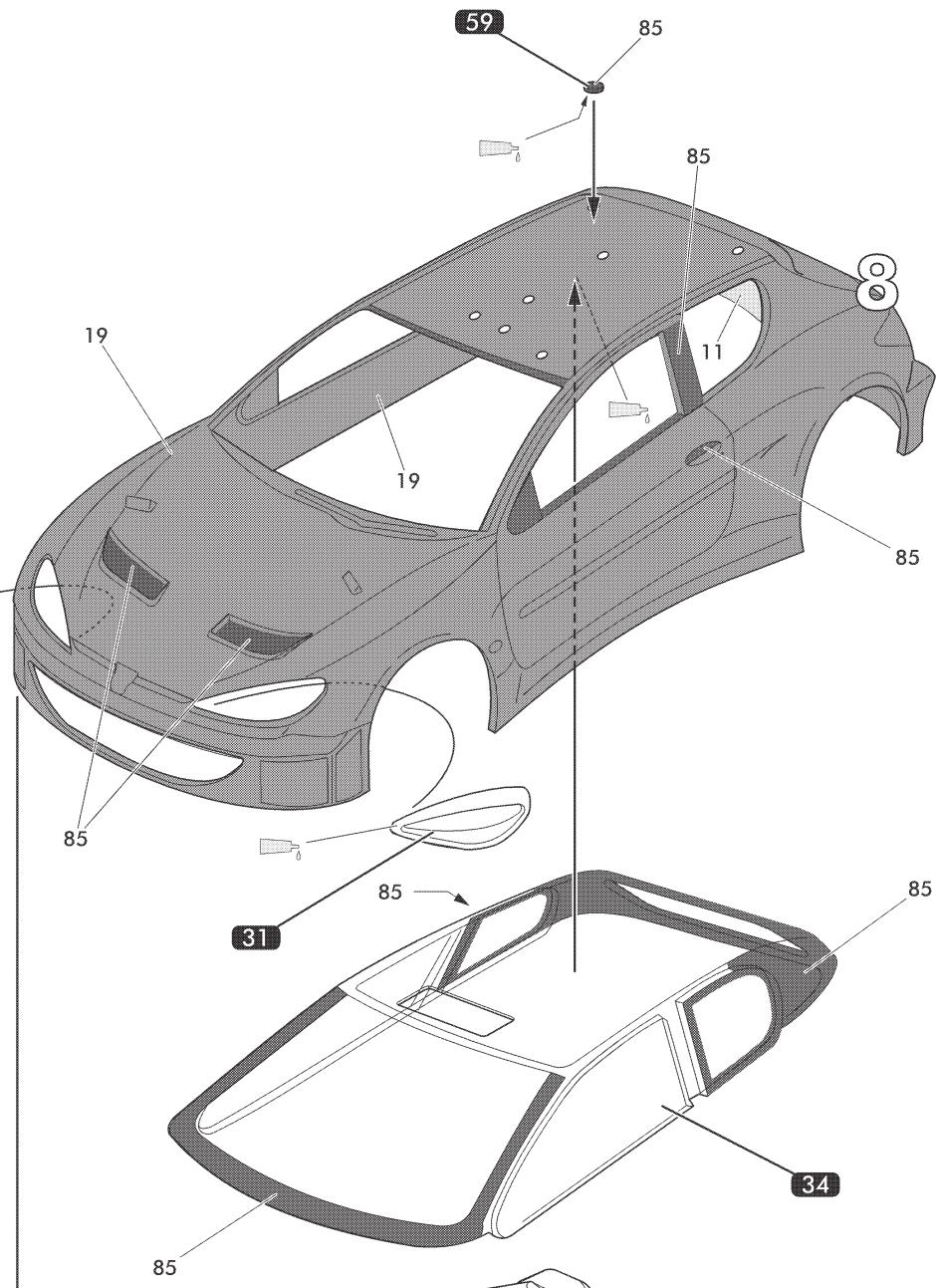
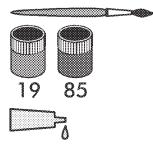
7



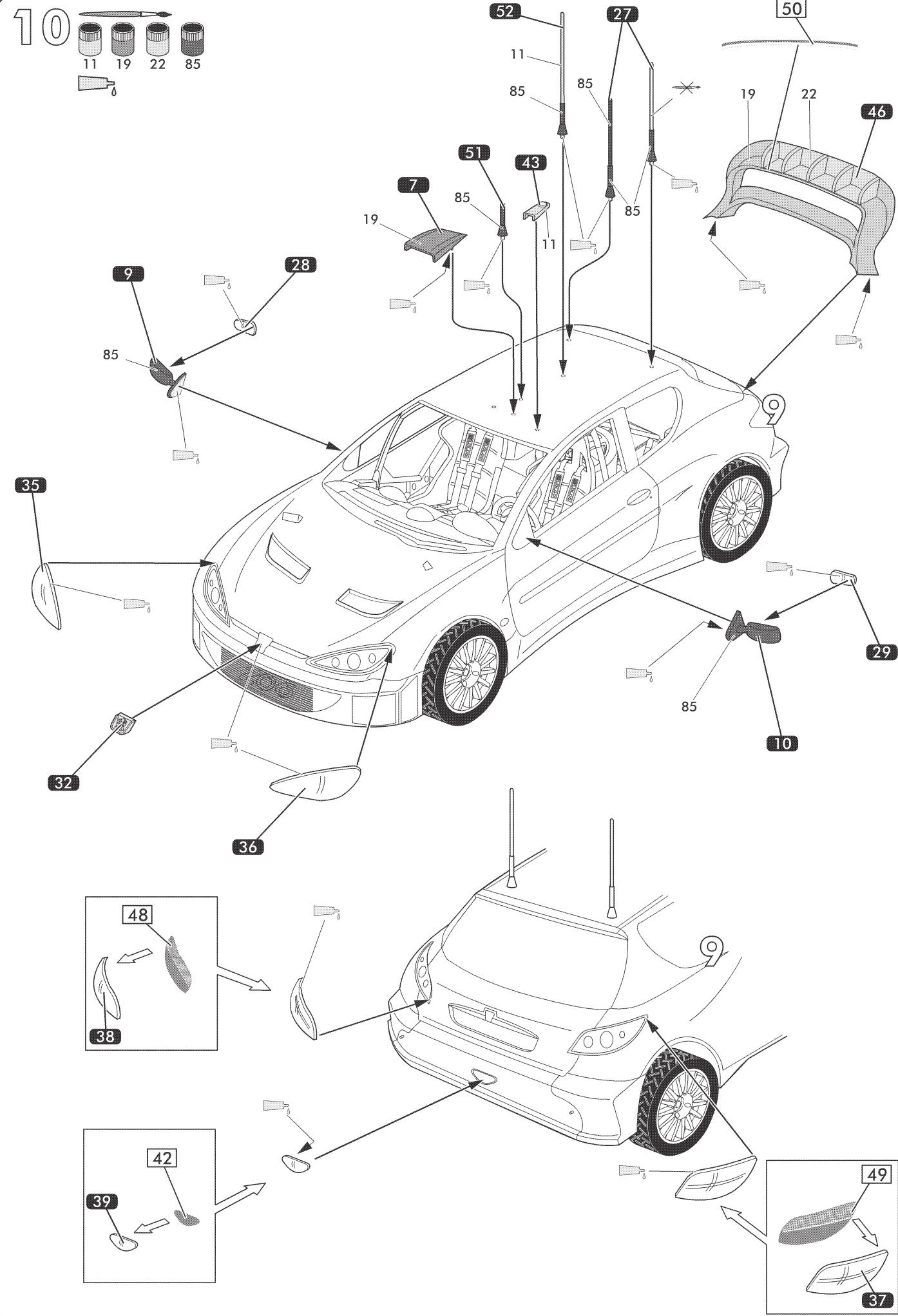
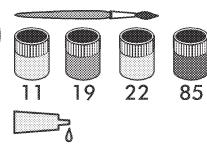
8



9



10



11

