

Peugeot 208 R5 Debüt in Paris

Nach dem 208 R2 schlägt Peugeot Sport mit der neuen Motorsport-Variante 208 R5 ein weiteres ambitioniertes Kapitel auf. Das neue „Rennpferd“ soll in die Fußstapfen des 207 Super 2000 treten, der mit seinen technischen und sportlichen Highlights die S2000-Klasse prägte und zudem ein echter Verkaufsschlager war.

Der Ende 2011 angekündigte 208 R5 gibt beim Pariser Autosalon sein Debüt. In Design und technischer Ausstattung bleibt er der Rallyesport-Tradition von Peugeot absolut treu. Ab 2013 wird das für Asphalt und Schotter ausgelegte „Muskelpaket“ 208 R5 seinen Einstand auf den Rennstrecken und in den Verkaufsräumen feiern und sich in der darauffolgenden Saison in nationalen und internationalen Wettbewerben durchsetzen.

Der 207 Super 2000 führte als Pionier in seiner Kategorie quasi überall die Ranglisten an: allein sechs Siege in der Intercontinental Rally Challenge (IRC), etliche Titel in diversen französischen Meisterschaften sowie unzählige Erfolge auf der ganzen Welt, darunter bei den Rallyes von San Remo, Korsika und Monte Carlo. Bis heute wurden über 100 Exemplare verkauft, die von Privatkunden, Importeuren oder Tochtergesellschaften eingesetzt werden. Piloten wie Thierry Neuville oder Kris Meeke feierten im 207 Super 2000 Erfolge. Der 208 R5 geht also mit dem klaren Ziel an den Start, sich als würdiger Nachfolger des 207 Super 2000 zu etablieren.

In den 208 R5 sind das gebündelte Know-how, die anerkannten Kompetenzen und der langjährige Erfahrungsschatz von Peugeot Sport eingeflossen. In diesem Sinne wird unter dem Technischen Direktor von Peugeot Sport, Alexis Avril, auch der 208 R5 wieder von Bertrand Vallat verantwortet, der auch schon die Projektleitung des 207 S2000 innehatte.

Leistungsstark und kostengünstig

Die neue Rennkategorie R5 der FIA umfasst ab 2013 Fahrzeuge der Gruppe A, die auf einem Serienmodell aufbauen, das in dieser Karosserieform mindestens 25.000 Mal produziert wurde. Zu den erklärten Zielen zählt eine deutliche Kostenersparnis, auch im Rennbetrieb. Daher baut das technische Reglement auf den Stärken der S2000-Klasse auf: Allradantrieb, sequenzielle Fünfgang-Schaltung, kein Mitteldifferenzial, lange Federwege. Mit einer breiteren Spur, einem Spoiler, größeren Radkästen für 18 Zoll-Räder und einem Mindestgewicht von 1.200 kg für Schotter und Asphalt, analog zu den WRC-Varianten, wird dies auch von außen deutlich.

„Vor dem Hintergrund der angestrebten Kostensenkung“, erklärt Bertrand Vallat, „sieht das Reglement unter anderem Höchstpreise für einige Bauteile sowie technische Vorgaben wie ein Mindestgewicht für einzelne Fahrwerks- und Motorkomponenten vor. Außerdem müssen gewisse Bauteile identisch sein, alle vier Achsschenkel zum Beispiel. Dies bringt Vorteile im Betrieb, begrenzt die Kosten und auch die Vorratshaltung.“ Eine weitere wesentliche Änderung betrifft die Motoren, denn der 2.0 Liter Saugmotor wird durch ein 1.6 Liter Turboaggregat ersetzt. Der 208 R5 bekommt also den Serienmotor EP6 CDT. „Unser Ziel ist etwas mehr Leistung als beim S2000“, betont Bertrand Vallat. „Ausgangsbasis ist für uns der bereits prämierte 1.6 Liter THP. Wir kennen ihn als zuverlässig und leistungsstark und wollen ihn auf 280 PS bringen. Mit diesem Aggregat haben wir eine solide Grundlage, denn es läuft bereits im RCZ Racing Cup und erreicht dort in der Langstreckenversion heute schon 260 PS. Auch an der Lebensdauer arbeiten wir: Unser Ziel ist – je nach Komponente – 3.000 bis 5.000 Kilometer, was auch die Revisionskosten senkt.“

208 als solide Grundlage

Der 208 R5 profitiert von den Weiterentwicklungen des 208, insbesondere beim Leichtbau. So wurde die Karosserie des 208 im Vergleich zum 207 um rund 40 Kilogramm abgespeckt. Außerdem bietet er von der Statur her mit seinem langen Radstand und der entsprechend hohen Fahrwerksstabilität beste Voraussetzungen für den Type R5. Der kompakte 208 ist auch spritziger und effizienter geworden, was für ein Rennfahrzeug immer äußerst begehrte und wichtige Eigenschaften sind. Alles deutet also darauf hin, dass der 208 dem R5 eine hervorragende Fahrdynamik mit auf den Weg gibt.

Renneinsatz ab 2013

Der 208 R5 hat große Ambitionen. Das in den Werkstätten von Peugeot Sport in Vélizy konzipierte und montierte Fahrzeug wird noch vor Jahresende ausgiebig auf Asphalt und Schotter getestet. Dieses Testprogramm soll während der gesamten Modelllebensdauer fortgeführt werden, damit Kunden immer von den jüngsten Weiterentwicklungen profitieren und ihre Erfolgschancen in diesem hart umkämpften Wettbewerb wahren können. Der 208 R5 geht im Jahr 2013 in den Verkauf und soll dann unter anderem in der Intercontinental Rally Challenge (IRC), der Rallye-EM, nationalen Meisterschaften etc. starten.

Motor vorne quer

Hubraum 1.598 cm³ - Zylinder 4 Leistung (PS) 280 PS bei 6.000/min - Drehmoment (Nm) 400 Nm bei 2.500/min - Max. Motordrehzahl 7.500 Einspritzung Hochdruck-Direkteinspritzung Magneti Marelli - Ansaugsystem Drosselklappe Anzahl Ventile 16

Allradantrieb - Kupplung Doppelte Scheibe - Getriebe 5-Gang, sequenziell - Differenzial 2, selbstsperrend

Chassis mit Rohrrahmenstruktur, Sicherheitskäfig

Bremse vorn Alcon, 4 Kolben - Durchmesser 300 (Schotter), 355 (Asphalt) - Bremse hinten Alcon, 4 Kolben - Durchmesser 300 (Schotter), 355 (Asphalt)

Lenkung direkt übersetzt, mit hydraulischer Unterstützung

Felgen Aluminium-Monobloc 8"x18" (Asphalt) / 7"x15" (Schotter)

Räder Asphalt 225x40x18 - Räder Schotter 215x65x15

Länge analog zur Serie: 3.962 mm - Breite 1.820 mm - Radstand 2.560 mm

Mindestgewicht 1.200 kg (Asphalt) / 1.200 kg (Schotter)