



Bei einem Spaziergang über den Marktplatz und die Leopoldstraße, die sogenannte Rallye-Meile des Festivals, lassen sich Exemplare beinahe jedes Rallyeautos finden, das es zwischen 1960 und 2000 gegeben hat. Dort standen nebeneinander zwei Lancia 037, gefolgt von einem Mercedes 450SLC, einem Wartburg, einem Saab 96, Citroën SM-Prototypen, einem Ferrari 308GTB, einem Trabant P800 RS, einem Subaru Impreza WRC und vielen Exemplaren aller wichtigen Gruppe-B-Rallyeautos, insbesondere den Audi quattros, Unmengen von Porsche 911, Ford Escorts, Renault Alpines, Opel Kadetts und Asconas. Und viele von ihnen sind original restaurierte und von ihren Besitzern liebevoll unterhaltene Fahrzeuge.

Und doch finden sich in dieser atemberaubenden Auswahl noch Fahrzeuge, die etwas ganz Besonderes sind, wie der Peugeot 205 T16 von Jean-Christian Duby – der erste, der je in einem öffentlichen Wettbewerb angetreten ist. Anlass war damals eine Veranstaltung zu Ehren des französischen Rallye-Fahrers Jean-François Piot, zu der viele Werksteams angetreten waren, auch die von Lancia und Audi. Peugeot hatte schon Ende 1982 mit der Entwicklung ihres allradangetriebenen Rallye-Autos angefangen und war bereits dabei, die 200 für die Homologation notwendigen Seriensexemplare zu produzieren, als ihnen die Trophée Piot die Gelegenheit gab, ihre neue Wunderwaffe gegen die Konkurrenz auszuprobieren, gegen die es dann in der Saison 1984 der Rallyeweltmeisterschaft antreten würde.

Ein 205 T16 ging nach Sarlat im Südwesten Frankreichs zu Jean Pierre Nicolas. Fahrgestellnummer P4 war, wie Nicolas es selbst beschrieb, „noch am Anfang der Entwicklung“. Leistung gab es nur zwischen 4.000 und 5.000/min, dennoch konnte Nicolas bei einer Testrunde auf losem Untergrund die Übermacht von Peugeots einzigartiger Allradlösung gegenüber z.B. dem Audi quattro von Michèle Mouton unter Beweis stellen. Am Tag des Wettbewerbs, dem 29. Oktober 1983, regnete es aber heftig, und die Strecke war auf einmal sehr matschig. Alle Autos mussten nun auf normalen Straßenreifen fahren, weshalb der Peugeot, der nur innerhalb eines sehr schmalen Fensters gut funktionierte, sich einem sehr viel leichteren und einfacheren Allradkonkurrenten geschlagen geben musste, dem Citroen Visa von Philippe Wambergue.

Nach diesem eher glitschigen Start setzte das Rallyeteam den P4 1984 zweimal ein, in der Vorbereitung der Tour de Corse und der Akropolis Rallye mit Ari Vatanen am Steuer. Danach wurde der P4 ins Werkmuseum in Sochaux verbracht. 2008 entschied sich Peugeot, ein paar seiner Museumsexponate zu verkaufen, darunter auch den P4. Der ehemalige französische Bergmeister Jean-Christian Duby hatte im Laufe seiner Karriere auch einen 205 T16 gefahren. Bis dahin hatte er 205 T16-Teile von Peugeot gekauft, nun ergab sich für ihn die Chance, ein ganz besonderes Auto zu erstehen. Gemeinsam mit dem ehemaligen Peugeot-Werksmechaniker Maurice Picquenot



nahm Duby den P4 auseinander, überprüfte jedes Bauteil und ersetzte was nötig war, bevor er ihn wieder zusammenbaute. Duby hat seinen Wohnsitz in Frankreich ganz in der Nähe von Genf, während Picquenots Werkstatt sich in Sainte-Mere-Eglise auf der Halbinsel von Cherbourg befindet. Um den P4 in diesen Zustand zu versetzen, mussten die beiden ganz schön viele Kilometer in Frankreich abspulen!

Die ersten beiden Autos, die von der Sportabteilung für den Rallyeeinsatz aufgebaut wurden, entsprachen noch weitgehend den Serienversionen. Das Schwestermodell zum P4 hat die Fahrgestellnummer M1, und beide wurden intensiv für Versuchszwecke hergenommen. M1 diente auch als Testwagen für Nicolas bei den Teamsätzen in der Tour de Corse und der Rallye Akropolis 1984. Obwohl der Motor des P4, wie Nicolas angedeutet hat, getunt war, handelte es sich dabei nicht um die ausgeklügelte Maschine, mit der die Weltmeisterschaften gewonnen wurden. Als der 205 T16 im April 1984 homologiert wurde, nahm Peugeot gleichzeitig die Gelegenheit wahr, eine Evolutionsstufe auf der Basis von 20 produzierten Fahrzeugen zu homologieren. Dazu gehörten die üblichen Dinge, die man auf der Wunschliste jedes Rallyefahrers finden würde: verstärkte Federung, integrierter Überrollkäfig, leichtere Schwungscheibe, größerer Luftein- und Auslass und ein Turbolader mit einer größer dimensionierten Turbine.

Vieles hatte der P4 schon, doch fehlten noch Teile, die erst im Mai und dann im Juli 1984 homologiert wurden, dazu gehörte ein Wastegate am Turbolader, der auch nicht mehr von KKK kam, sondern von Garrett. Mitte 1984 bekam der Motor eine Trockensumpfschmierung und eine Multipoint-Einspritzung, wodurch der Motor schließlich leichter zu fahren war und Leistung und Drehmoment auf einer größeren Drehzahlbreite zur Verfügung standen. Ganz konnte Peugeot das Problem jedoch erst mit der Einführung des DPV-Systems lösen (DPV = dispositive de prerotation variable), das der 205 T16 Evo ab Mitte 1985 bekam, und mit dessen Hilfe Timo Salonen

**LINKE SEITE:** DER FRANZÖSISCHE EX-BERGMEISTER JEAN-CHRISTIAN DUBY LÖSTE SICH MIT TIMO SALONEN DER AUCH MIT EINEM FIAT ABARTH 131 UNTERWEGS WAR. AM VOLANT DIESES PEUGEOT 205 T16 AB

**OBEN:** DUBY (MITTE) IM GESPRÄCH MIT HANS GEISEN VOM ORGANISATIONSTEAM DES MSC DAUN, WÄHREND MAURICE PIQUENOT TIMO SALONENS MECHANIKER IN DEN 80ER JAHREN. ZUHOBT



1985 bei seinem ersten Einsatz mit dem Evo 2 die 1000 Seen-Rallye gewann. Wenn auch der Evo 2 durch die DPV eine bessere Gasannahme hatte, war es doch die ab Juli 1985 endlich verfügbare Servolenkung, welche die Fahrer am meisten zu schätzen wussten. Man stelle sich die Enttäuschung vor, als Salonen beim Eifel Rallye Festival im letzten Monat Duby, Picquenot und den P4 kennenlernte und erfahren musste, dass er den Fans dieses besondere Auto ohne Lenkunterstützung vorführen musste. Salonen und der 205 gaben ihr Bestes, und keiner war am Ende enttäuscht.

#### Peugeot 405 T16 Pikes Peak

Ein weiterer Ausbrecher aus der Peugeot-Sammlung ist dieser einzigartige Peugeot 405 T16 mit rund 500 PS, das Schwestermodell zu Ari Vatanens Siegerwagen beim Pikes Peak Bergrennen 1988. Damals gelang es dem Finnen, 0,63 Sekunden schneller den legendären Berg in Colorado hinaufzufahren als Rekordhalter Walter Röhrl, der im Jahr zuvor im Audi Sport quattro E2 die erste Zeit unter sieben Minuten vorgegeben hatte. Der heutige Besitzer Linda Garvey war in diesem Sommer zum Goodwood Festival of Speed gekommen, wo der 405 gegen weitaus stärkere F1 Konkurrenz die achtschnellste Zeit hinlegen konnte. Beim Eifel Rallye Festival musste der Peugeot aber leider wegen einer defekten Benzinpumpe der Parade der einzigartigen Autos fernbleiben.

#### Lancia Stratos 24-Ventiler

Mit exakt diesem Auto hat Sandro Munari 1977 die Rallye Monte Carlo gewonnen. Viermal gewann der Italiener die legendäre Rallye für Lancia, dreimal in einem Stratos und einmal in einem Fulvia. Nachdem mehrere Personen diesen 24-Ventiler von 1977 gefahren hatten, wurde er 1980 von Guido Avandero gekauft, der ihn in den Originalzustand restaurierte, in dem er die Rallye Monte Carlo gewonnen hatte. Avandero nennt eine kleine Sammlung von Fahrzeugen sein Eigen, darunter einen Lancia Fulvia F&M „barchetta“, der 1969 bei der Tour de Corse zum Einsatz kam, und einen ex-Chardonnet Lancia Stratos, sowie einen Lancia Delta HF Integrale, mit dem früher Juha Kankkunen unterwegs war.

#### Fiat 131 Abarth

Auch in einer Welt voller außergewöhnlicher Autos ist dieser Fiat eine einzigartige Rallye-Maschine. Mit Ausnahme der Karosserie war dieser Fiat noch nie in Italien, denn alle Teile einschließlich des 16-Ventilmotors stammen aus England. Kevin Theaker, das Gesicht hinter diesem Projekt, ist der Inhaber eines Unternehmens namens Rallysport Development, das über viele Jahre Ford Escorts rallyefertig gemacht hat. Eines Tages bat ihn ein Kunde, einen Fiat 131 zu restaurieren, woraufhin Theaker sich entschied, neue 131 Abarth für den Einsatz bei historischen Rallyes aufzubauen. Bis jetzt hat RSD vier komplette Autos hergestellt, darunter eine exakte Replik von Timo Salonen's Siegerwagen der Rallye du Québec 1977, die 2015 beim Eifel Rallye Festival mit dem Preis für die beste Kopie eines Rallyeautos ausgezeichnet wurde.

Vauxhall Chevette HSR Die Chevette HSR war ein besonders leichtes Auto, das 1983 vom Vauxhall-Händlerteam für einen privaten Kunden gebaut wurde. Neben all den Features eines voll homologierten HSR, wie Motorhaube, Kofferraumdeckel und Kotflügelverbreiterungen aus Glasfaser und dem Getrag-Fünfganggetriebe verfügte es auch über eine 2,6-Liter-Version des GM Motors mit 16-Ventil-Zylinderkopf und etwa 260 PS, was diese Chevette zu einem der leistungsstärksten und mit 825 Kilo Leergewicht zu einem der leichtesten HSR macht, die je hergestellt wurden. Der Besitzer Mervyn Johnston hatte diesen Wagen in Spanien gekauft, dann nach Irland gebracht und komplett restauriert. Dieses Jahr kam der HSR zum dritten Mal zum Eifel Rallye Festival.

Fiat Abarth 124 Rallye Zu seiner Zeit war dieser ursprünglich für ein italienisches Team gebaute Fiat Abarth 124 mit seinem 1.893 cm³ 8-Ventiler ein sehr aktives Auto. Das Team setzte ihn bei Rallyes in Italien ein und brachte ihn auch 1975 zur Rallye Monte Carlo. Später erhielt der Abarth eine leichtere Karosserie und verbreiterte Radhäuser. Nachdem Mick Wood den Wagen 1991 in England gekauft hatte, stattete er ihn mit einem einzigartigen 16 Ventilmotor gleichen Hubraums aus. Als Lackierung wurde rot und weiß wie beim Team der Brescia Rallye gewählt.

#### Škoda 160RS MTX

1984 homologierte Škoda den 130LR mit dem 1,3 Liter Motor für die Gruppe B. Nach dem Ende der Gruppe B wurde die 1986 geplante Evolution dieses Fahrzeugs jedoch abgebrochen. Da es zur Zeit der Holologation Produktionsunterbrechungen beim 130LR gab, überredete der Rennfahrer Vaclav Blahna die unabhängige tschechische Firma Metalex zum Bau dieses von einem 1,6-Liter Lada-Motor angetriebenen 160RS. Drei Fahrzeuge wurden hergestellt, mit einem trat Blahna 1984 bei nationalen Events an, das zweite war ein Showcar, und das dritte wurde nie fertiggestellt. Seit Škoda Sammier Stanislav Kafka diesen einzigartigen tschechisch-sowjetischen Prototyp seiner Sammlung hinzugefügt hat, wurde er damit bei vielen Demonstrationen gesehen. ☘



LINKSEITE TIMO SALONEN ERFREUT SICH DES WIEDERSEHENS MIT DEM ORIGINAL-PEUGEOT 205 T16.  
OBEN LINKS NOCH NIE ZUVOR WAR AUSSERHALB DER DAMALIGEN CSSR DIESER ORIGINAL-SKODA 160RS  
MIT LADA-MOTOR, HOMOLOGIERT FÜR DIE GRUPPE B, ZU SEHEN GEWESEN.  
DANEHEN EIN FRISCH RESTAURIERTER UND IN ENGLAND REGISTRIERTER FIAT 131 ABARTH.  
MITTE LINKS SELTENER VAUXHALL CHEVETTE HSR. DANEBEN EIN FIAT ABARTH 124 RALLY.  
DARUNTER EXAKT MIT DIESEM LANCIA STRATOS HF GEWANN SANDRO MUNARI DREIMAL DIE RALLYE  
MONTE CARLO - EINE UNSCHLAGBARE KOMBINATION.