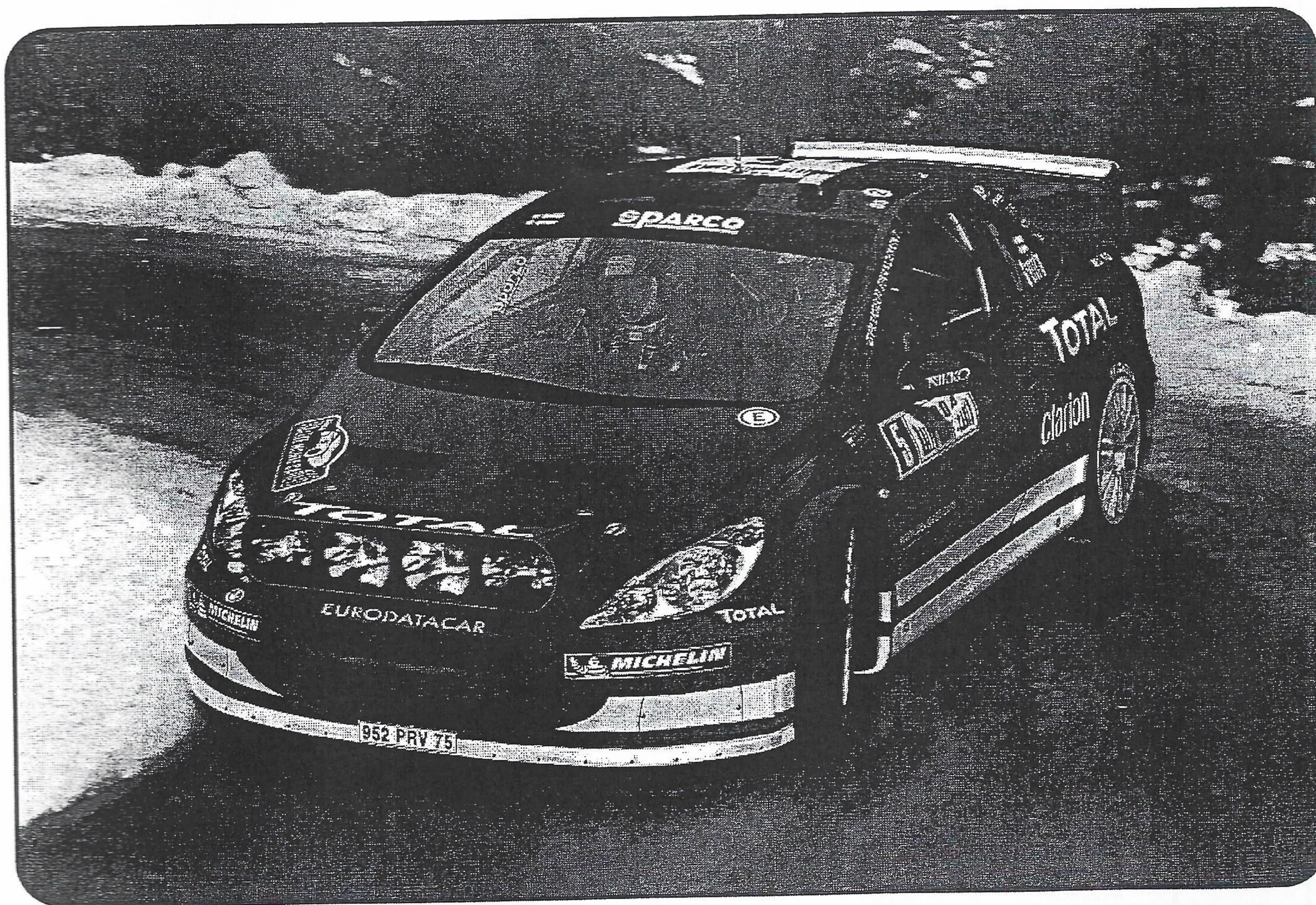


Heller.

PEUGEOT 307 WRC '04



50753
80753

F

La 307 WRC, nouvelle arme de Peugeot pour affronter le championnat du monde des rallyes, débute à l'occasion du Rallye Monte-Carlo 2004, au terme de plus de 10000 km d'essais intensifs.

C'est toutefois une version intermédiaire qui est engagée en Principauté, la version définitive n'apparaissant en principe qu'à la mi-saison, les évolutions ultérieures concernant surtout la transmission et la boîte de vitesses à cinq rapports (contre quatre lors de cette première confrontation). Inversement, le moteur a déjà atteint sa pleine maturité avec des courbes de puissance et de couple idéales.

Disputé du 23 au 25 Janvier, le rallye Monte-Carlo constitue la première des seize manches du Championnat du Monde des Rallyes. Il a neigé sur les Alpes durant la nuit précédente. Dès les premières épreuves spéciales, disputées à proximité de Gap sur un revêtement glacé, Marcus Grönholm, le plus prompt à prendre le rythme, se porte en tête avec presque dix secondes d'avance sur la Ford de Martin. En seulement vingt kilomètres et en pneus cloutés, l'écart est énorme. Marcus jubile : à conditions de route équivalentes, la Peugeot 307 WRC lui semble infiniment mieux équilibrée, donc plus facile à piloter que la 206 WRC. Grönholm creuse l'écart avec un second temps scratch dans l'es.5 disputée sur une route partiellement recouverte de plaques de neige fondante. Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2e à 17", est le seul à tenir la cadence et prend définitivement la tête de l'épreuve dans l'es.6, lorsque Marcus Grönholm perd près de 30" en 32 km et encore 40" de plus lors d'une sortie de route dans l'es.9. Marcus Grönholm terminera 4e, échouant au pied du podium à sept secondes de la Ford Focus de Duval, classé 3e. Les responsables de Peugeot marquaient néanmoins leur satisfaction : pour sa première participation à une épreuve du championnat du monde, la nouvelle 307 WRC avait occupé la tête de l'épreuve avant de rétrograder en fonction des circonstances de course.

Fiche technique (Asphalte, Rallye Monte-Carlo 2004)

Structure :	monocoque acier + kit polyester
Longueur :	4,344 m
Largeur :	1,770 m
Empattement :	2,610 m
Poids à vide :	1 230 kg
Moteur :	
Type :	XU7JP4, 4 cylindres, 16 soupapes, refroidissement par liquide
Disposition :	transversale avant
Cylindrée :	1 997 cm ³
Puissance :	300 CV DIN à 5 250 tr/mn
Alésage x course :	85 x 88 mm
Couple maxi. :	580 Nm à 3 500 tr/mn
Culasse :	aluminium
Bloc cylindres :	aluminium
Arbre à cames :	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 :	90 litres

Transmission :	
Embrayage :	tri-disque carbone AP 5.5" ou 6"
Boîte de vitesses :	Hewland 5 rapports en position transversale
Différentiels :	ponts pilotés avant, arrière et central hydrauliques

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 370 mm, étriers 8 pistons
Arrière :	disques ventilés Ø 370 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

Slightly longer than the 206 WRC, so theoretically easier to drive, the 307 WRC, Peugeot's new weapon for tackling the world rally championship, first saw action during the 2004 Monte-Carlo Rally after more than 10,000 km of tough testing. The technical and commercial managers naturally selected the recently commercialised coupé-convertible version of the 307. However, it was an intermediate version that was entered for the Monte-Carlo, with the final version due to appear only mid-season. The later changes concern primarily the transmission, especially the central differential and the five-speed gearbox (initially only four). On the other hand, the engine had already reached its full maturity with ideal power and torque curves.

Contested between 23 and 25 January, the Monte-Carlo rally is the first of the sixteen events of the 2004 World Rally Championship which will run through to end of the Rally of Australia on the evening of 14 November. The night before the rally it snowed in the Alps. From the first special trials contested on an icy surface close to Gap, Marcus Grönholm, the first to get into the rhythm, had an almost ten-second on Martin's Ford. A huge lead after only twenty kilometres with tyre studs; Marcus was jubilant: on equivalent road conditions, the Peugeot 307 WRC seemed much better balanced, and therefore easier to drive, than the 206 WRC. Grönholm widened the gap with a second scratch time in stage 5 (Laborel) contested on a road partially covered with patches of melting snow. Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2nd at 17", was the only driver to keep pace and took the final lead in the event at stage 6 (Rosans), with Marcus Grönholm losing nearly 30" in 32 km and another 40" when he came off the road during stage 9 (Col de Bleine). Relegated to 4th position in the general ranking on the evening of the 2nd leg, Marcus Grönholm failed to gain a place on the podium at the end of the rally. Peugeot managers nevertheless expressed satisfaction: for its first entry in a world championship event, the new 307 WRC had held the lead in the event before the misfortunes of racing forced it back.

SPECIFICATIONS (Tarmac, 2004 Monte Carlo Rally)

Bodyshell :	steel body shell + polyester kit
Length :	4,344 m
Width :	1,770 m
Wheelbase :	2,610 m
Curb weight :	1 230 kg
Engine :	
Type :	XU9J4, 4-cylinder, 16-valve, liquid-cooled
Arrangement :	front transversal
Displacement :	1 997 cm ³
Horsepower :	300 bhp DIN at 5,250 rpm
Bore x stroke :	85 x 88 mm
Max. torque :	580 Nm at 3 500 rpm
Cylinder head :	aluminium
Cylinder block :	aluminium
Camshaft :	double over-head camshaft
Engine management :	Magneti Marelli Step 9
Fuel feed :	electronic injection
Turbocharger :	Garrett
Heat exchange :	air-air
Lubrication :	via carbon wet sump
Fuel tank :	85 litres

Transmission :	
Clutch :	three-plate AP carbon, 5.5" or 6"
Gearbox :	Hewland 5-speed
Differentials :	active front, rear and central

Suspensions :	
Front :	pseudo McPherson with coil spring
Rear :	pseudo McPherson with coil spring
Dampers :	Peugeot

Steering :	
Rack and pinion, power-assisted	

Brakes :	
Front :	370 mm ventilated discs, 8-piston callipers
Rear :	370 mm ventilated discs, 4-piston callipers

Wheel rim and tyres:	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Wide tyres for better power transmission to the ground. Several versions depending on: dry or wet tarmac, cool, normal or high temperatures.

D Etwas länger als die 206 WRC, also theoretisch gesehen einfacher zu steuern, hat die neue Peugeot-Waffe WRC307, den Kampf in der Rallye-Weltmeisterschaft bei der Rallye Monte-Carlo nach über 10.000 km intensiver Tests aufgenommen. Die Wahl der technisch und kommerziell Verantwortlichen fiel ganz natürlich auf die vor kurzem auf den Markt gebrachte Coupé-Cabriolet-Version des 307. Im Fürstentum wurde jedoch eine Zwischenversion eingesetzt, da die endgültige Version im Prinzip erst in der Saisonmitte erscheinen wird. Die nachträglichen Entwicklungen betreffen hauptsächlich den Antrieb, insbesondere das zentrale Ausgleichsgetriebe und das Getriebe mit fünf Gängen (im Gegensatz zu einem Vierganggetriebe beim ersten Einsatz). Dagegen ist der Motor mit hoher Leistung und optimalem Drehmoment bereits voll ausgereift.

Vom 23. bis 25. Januar stellt die Rallye Monte-Carlo die erste der sechzehn Veranstaltungen der Rallye-Weltmeisterschaft 2004 dar, die am 14. November abends mit der Rallye von Australien abgeschlossen wird. Während der Nacht hatte es in den Alpen geschneit. Gleich bei den ersten, in der Nähe von Gap auf vereisten Straßen ausgetragenen Prüfungen übernimmt Marcus Grönholm, der schnell den richtigen Rhythmus findet, mit nahezu 10 Sekunden Vorsprung vor dem Ford von Martin die Spitze. Innerhalb von zwanzig Kilometern und mit Spike-Reifen ist der Abstand enorm. Marcus jubelt: unter der Voraussetzung, gleichwertige Straßen vorzufinden ist für ihn der Peugeot 307 WRC sehr viel besser ausbalanciert und damit leichter zu steuern als der 206 WRC. Grönholm vergrößert den Abstand mit einer zweiten Scratch-Zeit in der Es.5 (Laborel), die auf einer teilweise mit schmelzendem Schneeplatten bedeckten Straße ausgetragen wurde. Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2. mit 17" Abstand, ist der Einzige, der mithält und endgültig in der Prüfung der Es.6 (Rosans) die Führung übernimmt, da Marcus Grönholm nahezu 30" innerhalb von 32 km und dann zusätzliche 40" in der Es.9 (Col de Bleine) verliert, wo er von der Straße abkommt. Am Abend der 2. Etappe auf den 4. Platz der Gesamtklassifizierung zurückgefallen beendet Marcus Grönholm das Rallye und kann nicht aufs Podium steigen. Die Direktion von Peugeot erklärt sich dennoch zufrieden: Bei dieser ersten Teilnahme an einer Weltmeisterschaftsprüfung lag der neue 307 WRC in Führung, bevor er den Rennumständen entsprechend zurückfiel.

TECHNISCHE DATEN (Asphalt, Rallye Monte Carlo 2004)

Aufbau :	Schalenbauweise Stahl + Polyester-Set
Länge :	4,344 m
Breite :	1,770 m
Radstand :	2,610 m
Leergewicht :	1 230 kg
Motor :	
Typ :	XU9J4, 4 Zylinder, 16 Ventile, Flüssigkeitskühlung
Anordnung :	vorn quer eingebaut
Hubraum :	1.997 cm ³ .
Leistung :	300 PS bei 5.250 U/min
Bohrung x Hub :	85 x 88 mm
Drehmoment max. :	von 580 bis 3.500 U/min
Zylinderkopf :	Aluminium
Zylinderblock :	Aluminium
Nockenwellen :	2 oben
Zündung :	Magneti Marelli Step 9
Einspritzung :	elektronisch
Turbolader :	Garrett
Ansaugluft :	Frischlufzufuhr
Schmierung :	Trockensumpf aus Carbon
Treibstofftank :	85 Liter

Antrieb	
Kupplung :	drei Scheiben Carbon AP 5.5" oder 6"
Getriebe :	Hewland 5-Ganggetriebe
Ausgleichsgetriebe :	vorn, zentral und hinten gesteuerte Achse

Federungen:	
Vorne :	Pseudo McPherson mit zyl. Schraubenfedern
Hinten :	Pseudo McPherson mit zyl. Schraubenfedern
Stoßdämpfer :	Peugeot

Lenkung :	Servounterstützte Zahnstangenlenkung
Bremsen :	
Vorn :	innenbelüftete Scheiben Ø 370 mm, Sattel 8 Kolben
Hinten :	innenbelüftete Scheiben Ø 370 mm, Sattel 4 Kolben

Felgen und Reifen :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

Breite Reifen, die die Antriebsleistung besser auf den Boden übertragen. Unterschiedliche Versionen je nach trockenem oder feuchtem Asphalt, kühle, normale oder hohe Temperaturen.

E Ligeramente más largo que el 206 WRC y, por tanto, teóricamente más fácil de pilotar, el 307 WRC, nueva arma de Peugeot para afrontar el Campeonato del Mundo de rallies, debutó en el Rally de Montecarlo 2004, al término de más de 10.000 km de intensas pruebas. Como es natural, la elección de los responsables técnicos y comerciales fue la versión Coupé-Cabriolet del 307, recientemente comercializada. No obstante, la que participó en el Principado fue una versión intermedia, puesto que la definitiva no apareció, en principio, hasta la mitad de la temporada; las evoluciones posteriores se refirieron sobre todo a la transmisión, en particular al diferencial central y a la caja de cambios de cinco relaciones (frente a la de cuatro en esta primera confrontación). Inversamente, el motor ya había alcanzado su plena madurez con curvas de potencia y de par ideales. Disputado del 23 al 25 de enero, el rally de Montecarlo es la primera de las dieciséis mangas del Campeonato del Mundo de Rallies 2004 que finalizará el 14 de noviembre, al término del rally de Australia. Había nevado en los Alpes durante la noche anterior; desde las primeras pruebas especiales, disputadas cerca de Gap, con un revestimiento helado. Marcus Grönholm, el más rápido en alcanzar el ritmo, se puso en cabeza con casi diez segundos de ventaja sobre el Ford de Martin. En sólo veinte kilómetros y con neumáticos de clavos, la diferencia es enorme; Marcus está encantado: en condiciones de carretera equivalentes, el Peugeot 307 WRC le parece infinitamente mejor equilibrado y, por tanto, más fácil de pilotar que el 206 WRC. Grönholm aumenta la diferencia con un segundo tiempo scratch en la 5ª especial (Laborel) disputada sobre una carretera cubierta de placas de nieve fundente. Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2º a 17", es el único en que mantiene la cadencia y se pone definitivamente en cabeza de la prueba en la 6ª especial (Rosans), cuando Marcus Grönholm pierde casi 30" en 32 km y, después, 40" más al salirse de la carretera en la 9ª especial (Col de Bleine). Relegado al 4º puesto de la clasificación general durante la tarde de la 2ª etapa, Marcus Grönholm terminó el rally situándose al pie del podio. No obstante, los responsables de Peugeot mostraban su satisfacción: en su primera participación en el Campeonato del Mundo, el nuevo 307 WRC se había situado en cabeza de la prueba antes de retroceder debido a las circunstancias de la carrera.

FICHA TÉCNICA (Asfalto, Rally de Montecarlo 2004)

Estructura :	monocasco de acero + kit de poliéster
Longitud :	4,344 m
Anchura :	1,770 m
Batalla :	2,610 m
Peso en vacío :	1.230 kg
Motor :	
Tipo :	XU9J4, 4 cilindros, 16 válvulas, refrigerado por líquido.
Disposición :	transversal delantera.
Cilindrada :	1.997 cm ³ .
Potencia :	300 CV DIN a 5.250 r.p.m.
Diámetro interior x carrera :	85 x 88 mm.
Par máximo :	580 Nm a 3.500 r.p.m.
Culata :	aluminio.
Bloque de cilindros :	aluminio.
Árbol de levas :	2 árboles de levas en cabeza.
Gestión del motor :	Magneti Marelli Step 9.
Alimentación :	inyección electrónica.
Turbocompresor :	Garrett.
Intercambiador :	aire-aire.
Lubricación :	cárter húmedo de carbono.
Depósito de carburante :	85 litros.

Transmisión :	
Embrague :	tridisco de carbono AP 5.5" o 6".
Caja de cambios :	Hewland de 5 relaciones.
Diferenciales :	puentes pilotados delantero, trasero y central.

Suspensiones :	
Delante :	pseudo-McPherson con muelle helicoidal.
Detrás :	pseudo-McPherson con muelle helicoidal.
Amortiguadores :	Peugeot.

Dirección :	De cremallera, asistencia hidráulica
Frenos :	
Delante :	discos ventilados Ø 370 mm, estribos de 8 pistones.
Detrás :	discos ventilados Ø 370 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 potencial al suelo. Varias versiones: asfalto seco o húmedo, temperaturas frescas, normales o elevadas.

GR

Ελαφρώς πιο μακρύ από το 206 WRC, επομένως θεωρητικά πιο εύκολο στην οδήγηση, το 307 WRC, το καινούργιο όπλο της Peugeot στη μάχη του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος ράλι, κάνει την πρώτη του εμφάνιση με την ευκαιρία του Ράλι Μόντε Κάρλο 2004, μετά από πάνω από 10.000 χμ εντατικές δοκιμές. Η επιλογή των τεχνικών και εμπορικών υπευθύνων οδήγησε φυσικά στην έκδοση Coupé-Cabriolet του 307, η οποία διατέθηκε πρόσφατα στην αγορά. Ωστόσο, μια ενδιάμεση έκδοση εμφανίστηκε στο Πριγκηπάτο, ενώ η τελική έκδοση θα εμφανισθεί περί τα μέσα της σεζόν, με τις τελευταίες αλλαγές να αφορούν κυρίως τη μετάδοση κίνησης, ιδίως το κεντρικό διαφορικό και το κιβώτιο ταχυτήτων 5 σχέσεων (αντί 4 κατά την πρώτη αυτή αναμέτρηση). Αντιθέτως, ο κινητήρας φέρει την οριστική του μορφή με ιδανικές καμπύλες ισχύος και ροπής.

Το ράλι Μόντε Κάρλο, που διεξήχθη 23 με 25 Ιανουαρίου, αποτελεί τον πρώτο από τους 16 αγώνες του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι 2004, το οποίο θα τελειώσει στις 14 του επόμενου Νοεμβρίου, με τη λήξη του ράλι Αυστραλίας. Κατά τη διάρκεια της προηγούμενης νύχτας χιόνισε στις Άλπεις, και από τις πρώτες κιόλας ειδικές δοκιμασίες, που έγιναν κοντά στο Gap, σε παγωμένο οδόστρωμα, ο Marcus Grönholm, ο πρώτος που πήρε ρυθμό, τέθηκε επικεφαλής με σχεδόν 10 δευτερόλεπτα προβάδισμα από το Ford του Martin. Σε μόνο 20 χιλιόμετρα και φορώντας λάστιχα με καρφιά, η διαφορά είναι τεράστια, ο Marcus είναι φανερά ικανοποιημένος: με παρόμοιες συνθήκες δρόμου, το Peugeot 307 WRC του φαίνεται ασύγκριτα πιο ισορροπημένο, επομένως και πιο εύκολο στην οδήγηση από το 206 WRC. Ο Grönholm αυξάνει τη διαφορά με δεύτερο χρόνο scratch στην 5η ειδική δοκιμασία (Laborel) που έγινε σε δρόμο εν μέρει καλυμμένο από πλάκες λιωμένου χιονιού. Ο Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2ος μετά από 17", είναι ο μόνος που διατηρεί το ρυθμό και τίθεται οριστικά επικεφαλής της 6ης ειδικής (Rosans), ενώ ο Marcus Grönholm χάνει περίπου 30" σε 32 χμ και ακόμη 40" καθότι βγήκε από το δρόμο στην 9η ειδική (Col de Bleine). Ο Marcus Grönholm αποτυγχάνοντας να ανέβει στο βάθρο, θα τελειώσει έτσι το ράλι και θα περιοριστεί στην 4η θέση της γενικής κατάταξης με τη λήξη της 2ης διαδρομής. Οι υπεύθυνοι της Peugeot δεν έκρυψαν ωστόσο την απογοήτησή τους: για την πρώτη εμφάνισή του σε αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος, το νέο 307 WRC βρέθηκε να πρωταγωνιστεί πριν αναγκαστεί να υποχωρήσει λόγω των συνθηκών του αγώνα.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ (Ασφάλτος, Ράλι Μόντε Κάρλο 2004)

Κατασκευή :	ατσάλινο μονοκόμματο αμάξωμα + πολυεστερικό κιτ
Μήκος :	4,344 m
Πλάτος :	1,770 m
Μεταξόνιο :	2,610 m
Καθαρό βάρος :	1.230 kg
Κινητήρας :	
Τύπος :	XU9J4, 4κύλινδρος, 16βάλβιδος, υγρόψυκτος
Διάταξη :	εμπρός εγκάρσια
Κυβισμός :	1 997 cm ³
Ιπποδύναμη :	300 ίπποι DIN στις 5.250 σ.α.λ.
Διάμετρος εμβόλου x διαδρομή :	85 x 88 mm
Μέγιστη ροπή :	580 Nm στις 3.500 σ.α.λ.
Κυλινδροκεφαλή :	αλουμινίου
Βάθρο κυλίνδρου :	αλουμινίου
Εκκεντροφόροι :	2 εκκεντροφόροι επικεφαλής
Σύστημα διαχείρισης κινητήρα :	Magneti Marelli Step 9
Τροφοδοσία :	ηλεκτρονικός ψεκασμός
Στροβιλοσυμπίεστης :	Garrett
Εναλλάκτης :	αέρα-αέρα
Λίπανση :	υγρό κάρτερ με άνθρακα
Ρεζερβουάρ καυσίμων :	85 λίτρα

Μετάδοση :

Συμπλέκτης :	τριπλός δίσκος με άνθρακα AP 5.5" ή 6"
Κιβώτιο ταχυτήτων :	Hewland 5 σχέσεων
Διαφορικά :	3 γέφυρες με πλοήγηση εμπρός, πίσω και κεντρικά

Ανάρτηση :

Εμπρός :	ψευδό McPherson με ελικοειδή ελατήρια
Πίσω :	ψευδό McPherson με ελικοειδή ελατήρια
Αμορτισέρ :	Peugeot

Διεύθυνση :

Κρεμαγιέρα με υδραυλική υποβοήθηση

Φρένα :

Εμπρός :	αεριζόμενα δισκόφρενα Ψ 370 mm, δαγκάνες 8 εμβόλων
Πίσω :	αεριζόμενα δισκόφρενα Ψ 370 mm, δαγκάνες 4 εμβόλων

Ζάντες και ελαστικά :

OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

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

I

Leggermente più lunga della 206 WRC e pertanto teoricamente più facile da pilotare, la 307 WRC, nuova arma di Peugeot per affrontare il campionato del mondo dei rally, fa il suo esordio in occasione del Rally di Montecarlo 2004, al termine di oltre 10000 km di prove intensive. La scelta dei responsabili tecnici e commerciali si è naturalmente orientata sulla versione Coupé-Cabriolet della 307, recentemente commercializzata. E' tuttavia una versione intermedia che parteciperà al rally del Principato, mentre la versione definitiva apparirà, in linea di massima, soltanto a metà stagione, le ulteriori evoluzioni riguardano soprattutto la trasmissione, in particolare il differenziale centrale ed il cambio a cinque rapporti (contro quattro durante questo primo confronto). Al contrario, il motore ha già raggiunto la sua piena maturità con curve di potenza e di coppia ideali.

Disputato dal 23 al 25 gennaio, il rally di Montecarlo costituisce la prima delle sedici manche del Campionato del Mondo dei Rally 2004 che concluderà soltanto il 14 novembre, dopo lo svolgimento del rally in Australia. E' nevicato sulle Alpi durante la notte precedente. Sin dalle prime gare speciali, disputate in prossimità di gap su un rivestimento ghiacciato, Marcus Grönholm, il più pronto ad adattarsi al ritmo della corsa, si porta in testa con ben dieci secondi di anticipo sulla Ford di Martin. Dopo soltanto venti chilometri e con pneumatici chiodati, esultando con condizioni di strada equivalenti, la Peugeot 307 WRC gli sembra infinitamente meglio equilibrata e pertanto più facile da pilotare della 206 WRC. Grönholm aumenta la distanza con il secondo tempo scratch nella gara speciale 5 (Laborel) disputata su una strada parzialmente ricoperta da lastre di neve ghiacciata. Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2° a 17", l'unico a tenere la cadenza e assume definitivamente la testa della gara nella gara speciale (Rosans), quando Marcus Grönholm perde ben 30" in 32 km e ancora 40" di più durante un'uscita di strada nella gara speciale 9 (Colle di Bleine). Relegato al 4° posto della classifica generale alla sera della 2a tappa, Marcus Grönholm terminerà così il rally, perdendo di poco il podio. I responsabili di Peugeot mostravano tuttavia la loro soddisfazione: per la sua prima partecipazione ad una gara del Campionato del mondo, la nuova 307 WRC aveva occupato il comando della gara prima di retrocedere a causa delle circostanze sopravvenute nella corsa.

SCHEDA TECNICA (Asfalto, Rally di Monte Carlo 2004)

Struttura :	monoscocca acciaio + kit poliestere
Lunghezza :	4,344 m
Larghezza :	1,770 m
Interasse :	2,610 m
Peso a vuoto :	1 230 kg
Motore :	
Tipo :	XU9J4, 4 cilindri, 16 valvole, raffreddamento mediante liquido
Disposizione :	trasversale anteriore
Cilindrata :	1 997 cm ³
Potenza :	300 CV DIN a 5 250 giri/min
Alesaggio x corsa :	85 x 88 mm
Coppia max. :	580 Nm a 3 500 giri/min
Testata :	alluminio
Blocco cilindri :	alluminio
Albero a camme :	2 alberi a camme in testa
Gestione motore :	Magnet Marelli Step 9
Alimentazione :	iniezione elettronica
Turbocompressore :	Garrett
Scambiatore :	aria-aria
Lubrificazione :	carter umido in carbonio
Serbatoio carburante :	85 litri

Trasmissione :

Frizione :	tre dischi in carbonio AP 5.5" o 6"
Cambio :	Hewland 5 rapporti
Differenziali :	ponti pilotati, anteriore, posteriore e centrale

Sospensioni :

Anteriore :	pseudo McPherson a molla elicoidale
Posteriore :	pseudo McPherson a molla elicoidale
Ammortizzatori :	Peugeot

Direzione :

A cremagliera, assistenza idraulica

Freni :

Anteriore :	dischi ventilati $\varnothing$ 370 mm, staffe 8 pistoni
Posteriore :	dischi ventilati $\varnothing$ 370 mm, staffe 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. Più versioni secondo: asfalto asciutto o umido, temperature rigide, normali o elevate.

NL De 307 WRC die iets langer is dan de 206 WRC, en dus theoretisch gemakkelijker te besturen, is het nieuwe wapen van Peugeot om de strijd aan te gaan in het wereldkampioenschap rally. De wagen legt zijn eerste wedstrijdkilometers af in de Rally van Monte-Carlo 2004 na intensieve tests over meer dan 10000 km's. De keuze van de technische en commerciële verantwoordelijken valt vanzelfsprekend op de Coupé-Cabriolet-versie van de 307 die recentelijk op de markt gebracht werd. Niettemin verschijnt men in het Prinsdom slechts met een tussenversie aan de start, de definitieve versie zal slechts halverwege het seizoen zijn opwachting maken, waarbij de latere ontwikkelingen vooral betrekking hebben op de overbrenging, en dan in het bijzonder de centrale differentieel en de versnellingsbak met vijf hernemingen (tegenover vier tijdens deze eerste confrontatie). Omgekeerd is het wel zo dat de motor reeds volledig op punt staat met ideale vermogenscurven en -koppelingen.

De Rally van Monte-Carlo die plaatsvindt van 23 tot 25 januari is de eerste van zestien manches in het Wereldkampioenschap Rally 2004 dat slechts afloopt op 14 november, op de slotavond van de rally van Australië. De Alpen lagen er wit bij door de sneeuwval van de vorige nacht; reeds van bij de eerste specials, die op een bevroren wegdek uitgevochten werden in de buurt van Gap, nam Marcus Grönholm, die het best zijn ritme kon vinden, de kop van het klassement met bijna tien seconden voorsprong op de Ford van Martin. Met slechts twintig afgelegde kilometers en op spijkerbanden was het verschil enorm; Marcus was door het dulle heen: wanneer de omstandigheden op de weg zo bleven, was de Peugeot 307 WRC onnoemelijk veel stabiel en dus ook een pak gemakkelijker te besturen dan de 206 WRC. Grönholm diepte zijn voorsprong nog uit met een tweede scratch tijd in de 5de special (Laborel) op een weg die gedeeltelijk bezaaid lag met stroken smeltende sneeuw. Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2de op 17" was de enige die het tempo aankon en nam dan ook definitief de kop in special 6 (Rosans) wanneer Marcus Grönholm bijna 30" verloor op 32 km en nog eens 40" wanneer hij in special 9 (Col de Bleine) van de weg afraakte. Zo werd Marcus Grönholm op de avond van de 2de etappe naar de 4de plaats in het algemene klassement verwezen en zal hij daar, net aan de voet van het podium, ook de rally beëindigen. De verantwoordelijken van Peugeot toonden zich niettemin tevreden: voor een eerste deelname in een wedstrijd voor het Wereldkampioenschap kon de nieuwe 307 WRC de kop pakken voordat de wagen door de wedstrijdstandigheden terugverwezen werd.

TECHNISCHE FICHE (Asfalt, Rally van Monte Carlo 2004)

Structuur :	eendelige stalen kooi + polyesterkit
Lengte :	4,344 m
Breedte :	1,770 m
Leeg gewicht :	2,610 m
Peso en vacío :	1.230 kg
Motor :	
Type :	XU9J4, 4 cilinders, 16 kleppen, vloeistofgekoeld
Plaatsing :	dwars vooraan
Cilinderinhoud :	1 997 cm ³
Vermogen :	300 PK DIN bij 5250 opm
Boring x slag :	85 x 88 mm
Max. Koppel :	580 Nm bij 3500 opm
Cilinderkop :	aluminium
Cilinderblok :	aluminium
Nokkenas :	2 nokkenassen bovenaan
Motorbeheer :	Magneti Marelli Step 9
Voeding :	elektronische inspuiting
Turbocompressor :	Garrett
Wisselaar :	lucht-lucht
Smering :	vochtig koolstofcarter
Brandstoftank :	85 liter
Overbrenging :	
Koppeling :	drieschijvig in koolstof AP 5.5" of 6"
Versnellingsbak :	Hewland 5 versnellingen
Gangwissels :	aangestuurde bruggen vooraan, achteraan en centraal
Ophangingen :	
Vooraan :	pseudo McPherson met spiraalveren
Achteraan :	pseudo McPherson met spiraalveren
Schokdempers :	Peugeot
Sturing :	Met tandheugel, hydraulische bijsturing
Remmen :	
Vooraan :	luchtgekoelde schijven Ø 370 mm, beugels 8 zuigers
Achteraan :	luchtgekoelde schijven Ø 370 mm, beugels 4 zuigers
Velgen en banden :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

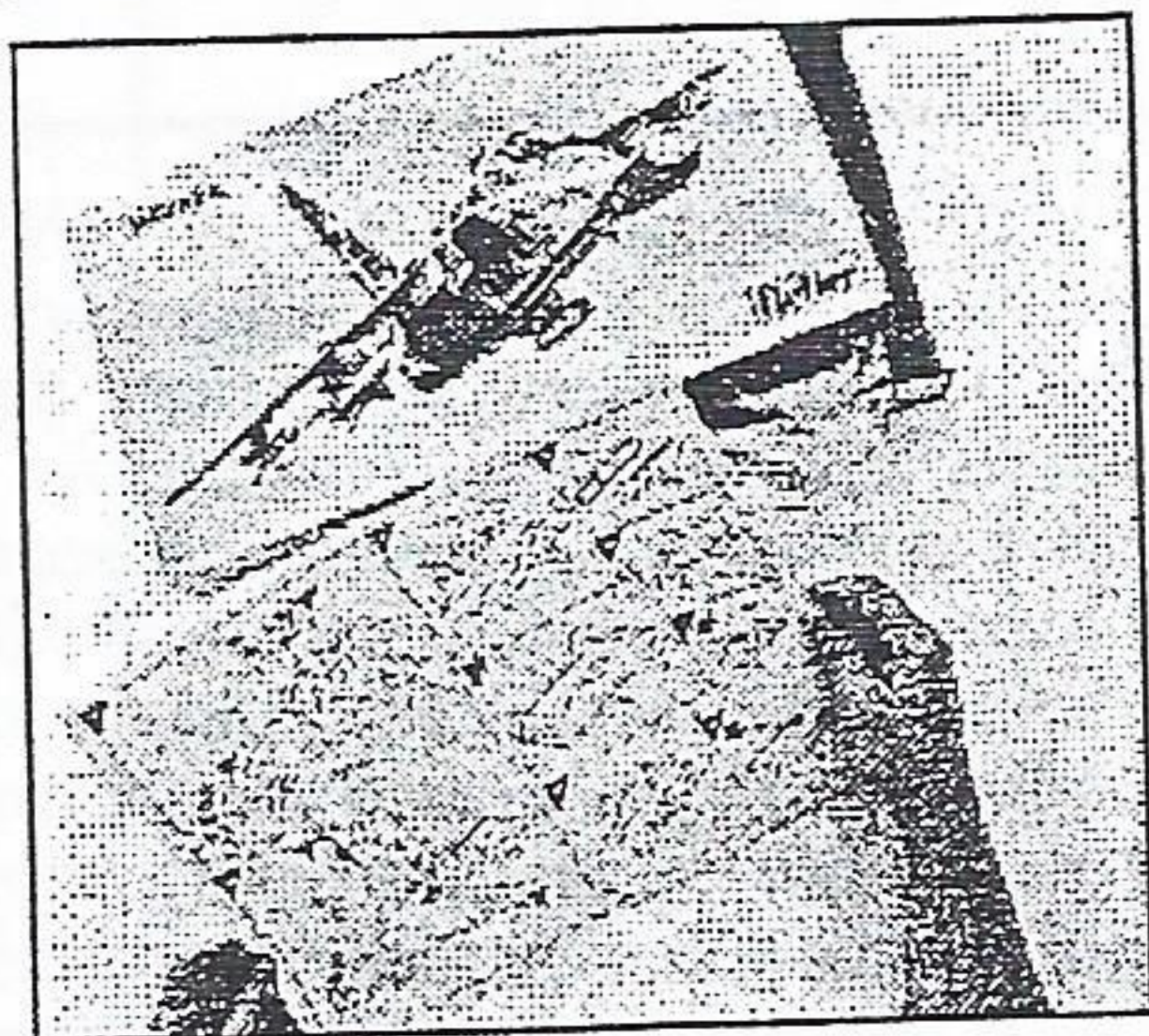
Brede banden die de vermogensoverbrenging op de grond verbeteren. Verschillende versies naargelang van: droog of nat asfalt, koude, normale of warme temperaturen.

P Ligeiramer meer comprido que o 206 WRC, teoricamente mais fácil de pilotar, o 307 WRC, nova arma da Peugeot para afrontar o campeonato do mundo de ralis, começa por ocasião do Rali de Monte Carlo 2004, após mais de 10000 km de ensaios intensivos. A escolha dos responsáveis técnicos e comerciais incidu naturalmente na versão Coupé-Cabriolet do 307, recentemente comercializado. É contudo uma versão intermédia que se ilustrou no Principado, devendo a versão definitiva aparecer o meio da temporada. As evoluções ulteriores abrangem nomeadamente a transmissão, essencialmente o diferencial central e a caixa de velocidades de cinco relações (contra quatro na primeira confrontação). Em contrapartida, o motor já atingiu a sua plena maturidade com curvas de potência e binários ideais. Disputado de 23 a 25 de Janeiro, o rali de Monte Carlo constitui a primeira das dezasseis provas do Campeonato do Mundo de Rallyes 2004 que terminará a 14 de Novembro, depois do rali da Austrália. Nevou nos Alpes na noite anterior, nas primeiras provas especiais, disputadas junto de Gap num piso gelado, Marcus Grönholm, o mais célere a entrar no ritmo, domina a prova com quase dez segundos de avanço sobre o Ford de Martin. Em apenas vinte quilómetros e pneus de neve, consegue distanciar-se. Marcus jubila, com condições de estrada equivalentes, o Peugeot 307 WRC parece bastante mais equilibrado, sendo mais fácil de pilotar que o 206 WRC. Grönholm distancia-se com um segundo tempo scratch na 5ª pec (Laborel) disputada numa estrada parcialmente coberta de placas de neve derretida. Sébastien Loeb (Citroën Xsara), 2º a 17", é o único a marcar a cadência, apoderando-se definitivamente da liderança da 6ª pec (Rosans), quando Marcus Grönholm perde perto de 30" em 32 km e ainda mais 40" numa saída de estrada na 9ª pec (Col de Bleine). Relegado para a 4ª posição da classificação geral no fim da 2ª etapa, Marcus Grönholm terminará assim o rali, acabando por não aceder ao pódio. Os responsáveis da Peugeot manifestaram contudo a sua satisfação: pela sua primeira participação numa prova do Campeonato do Mundo, o novo 307 WRC assumiu a liderança da prova antes de retroceder em função das condições de corrida.

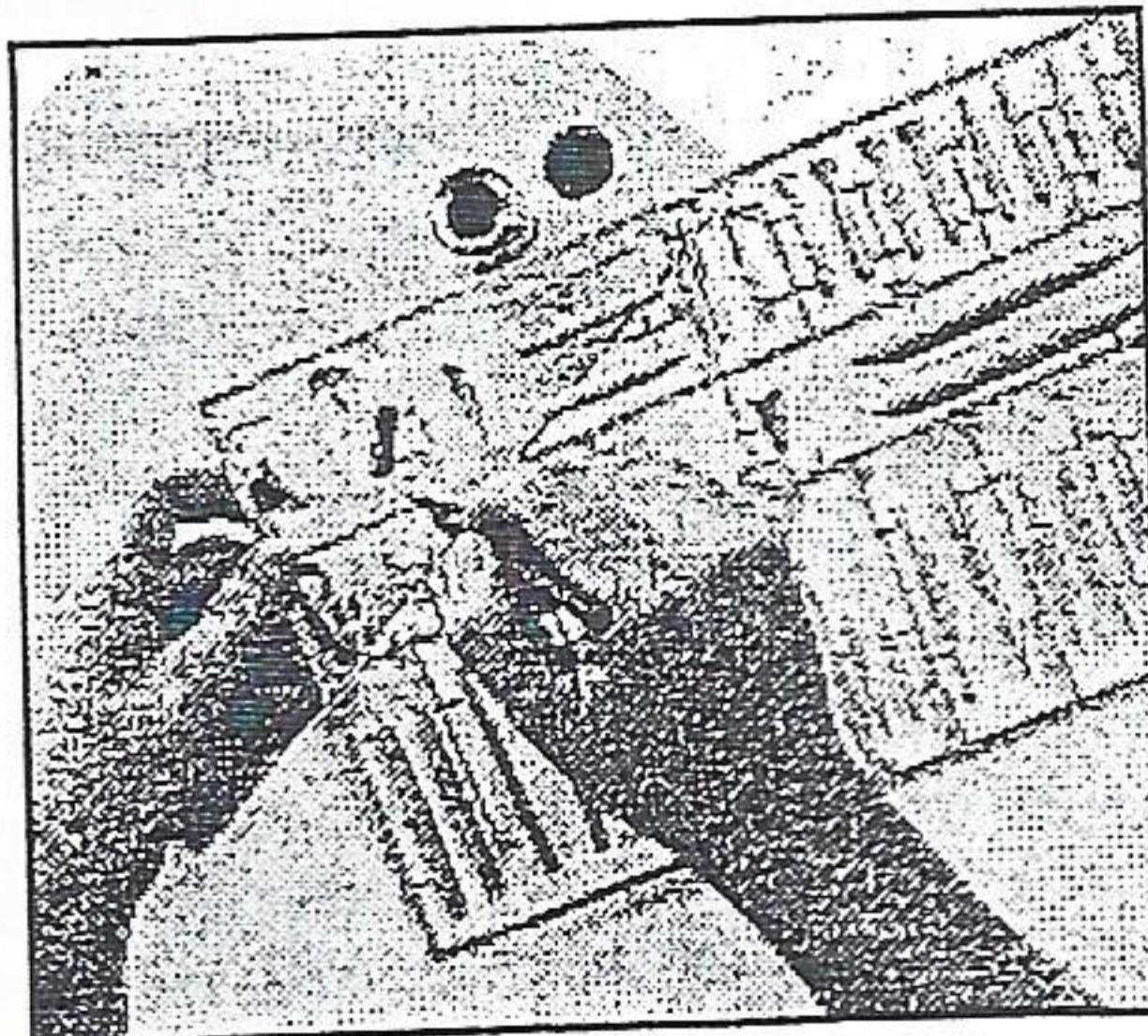
FICHA TÉCNICA (Asfalto, Rali de Monte Carlo 2004)

Estrutura :	monocasco aço + kit poliéster
Comprimento :	4,344 m
Largura :	1,770 m
Entre-eixos :	2,610 m
Peso vazio :	1 230 kg
Motor :	
Tipo :	XU9J4, 4 cilindros, 16 válvulas, arrefecimento por líquido
Disposição :	transversal frente
Cilindrada :	1 997 cm ³
Potência :	300 CV DIN às 5 250 rpm
Diâmetro x curso :	85 x 88 mm
Binário máximo :	580 Nm às 3 500 rpm
Cabeça de motor :	alumínio
Bloco cilindros :	alumínio
Árvore de cames :	2 árvores de cames à cabeça
Gestão motor :	Magneti Marelli Step 9
Alimentação :	injecção electrónica
Turbocompressor :	Garrett
Permutador :	ar-ar
Lubrificação :	cárter húmido em carbono
Depósito combustível :	85 litros
Transmissão :	
Embraiagem :	três discos de carbono AP 5.5" ou 6"
Caixa de velocidades :	Hewland 5 velocidades
Diferenciais :	eixos comandados frente, trás e central
Suspensões :	
Frente :	pseudo McPherson de mola helicoidal
Trás :	pseudo McPherson de mola helicoidal
Amortecedores :	Peugeot
Direcção :	De cremalheira, assistência hidráulica
Travões :	
Frente :	discos ventilados Ø 370 mm, maxilas de 8 pistões
Trás :	discos ventilados Ø 370 mm, maxilas de 4 pistões
Jantes e pneus :	
OZ :	8 x 18"
Michelin :	20 x 65 x 18"

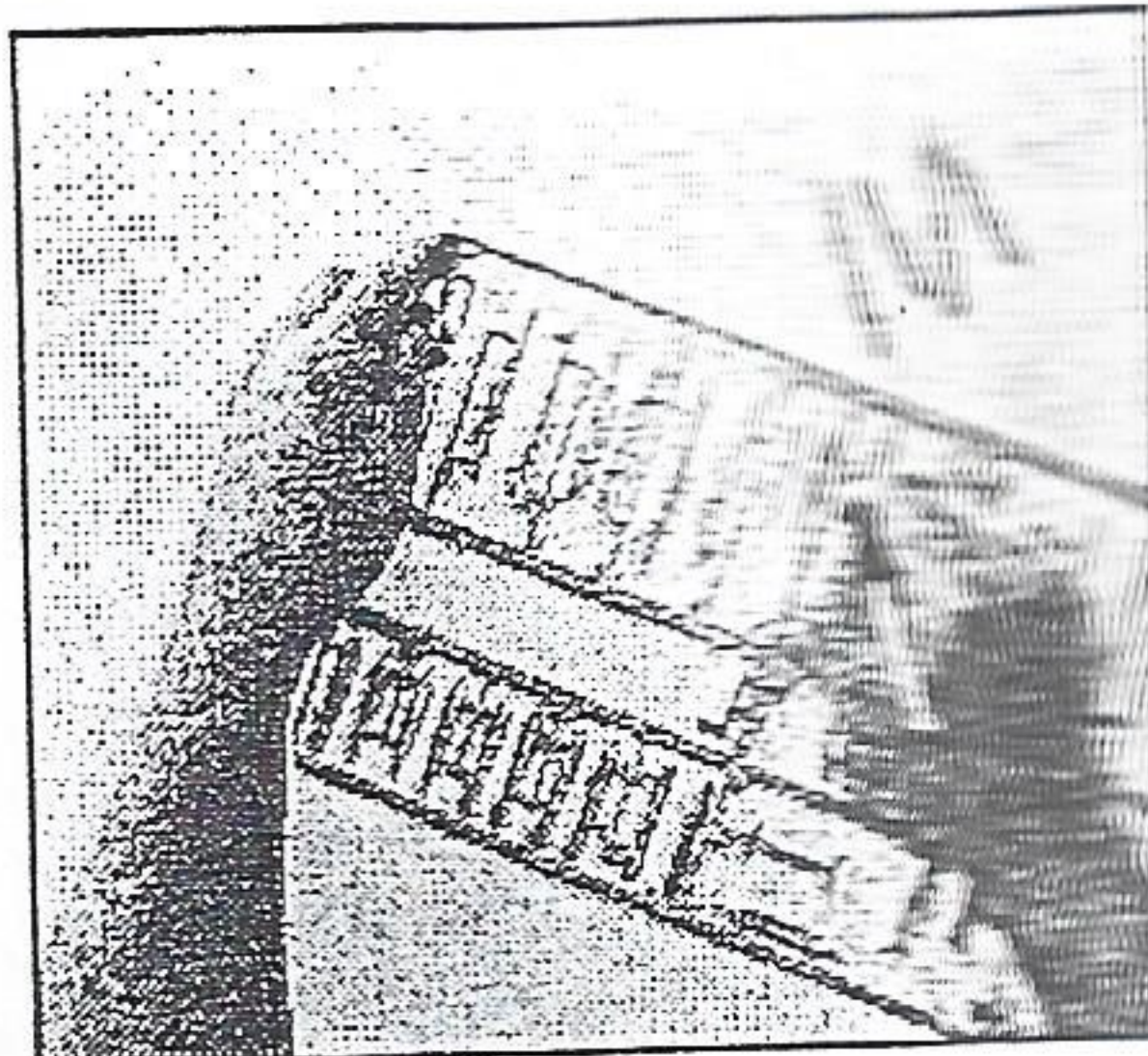
Pneus largos favorecem a transmissão da potência ao solo. Várias versões mediante: asfalto seco ou húmido, temperaturas frescas, normais ou elevadas.



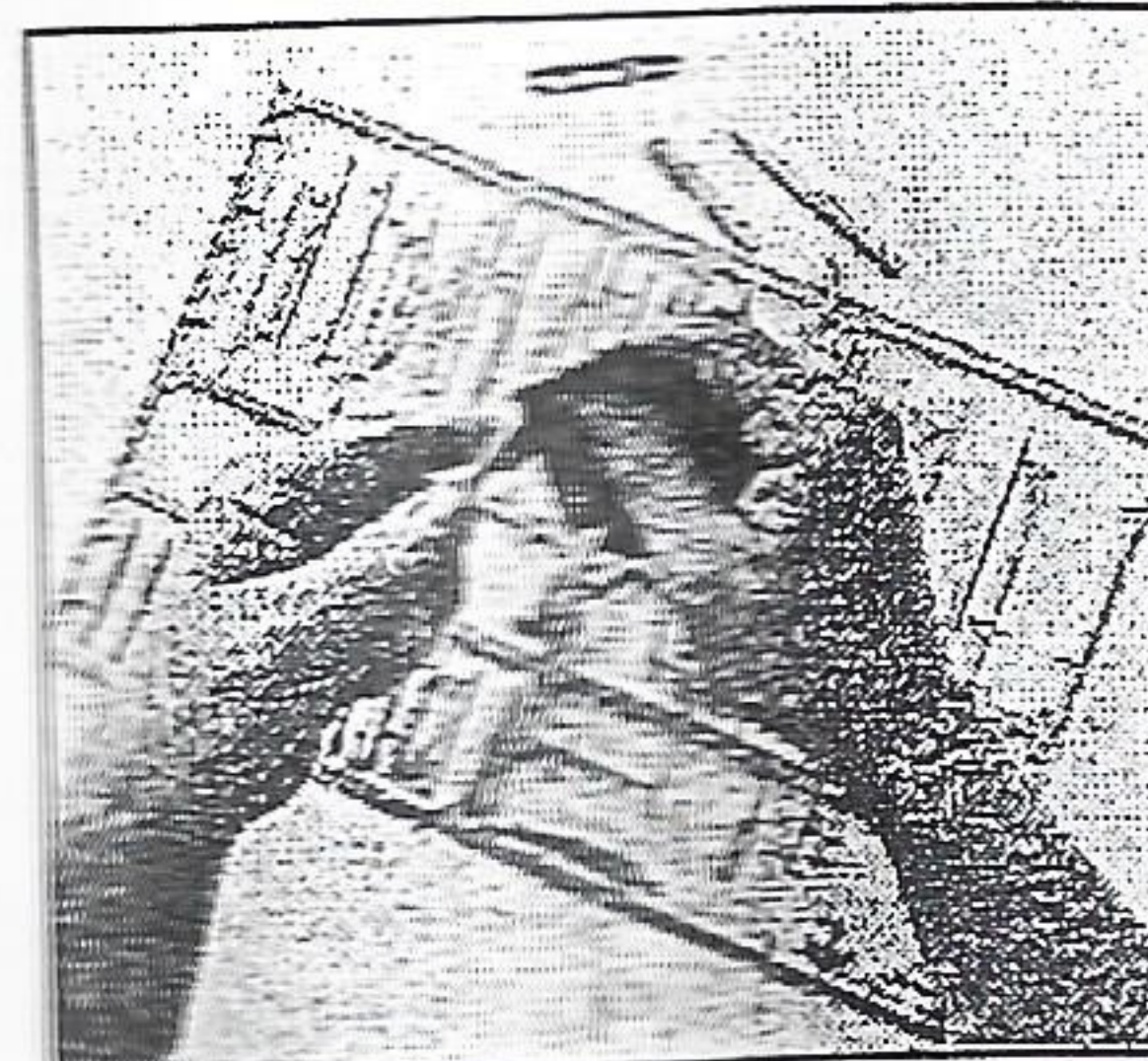
- (F) - Lire attentivement les instructions de la notice.
- (GB) - Read the instruction manual with care.
- (D) - Lesen Sie die Anweisungen sorgfältig durch.
- (E) - Leer atentamente las instrucciones del folio.
- (DK) - Læs omhyggeligt brugsanvisningen.
- (SF) - Lue tarkasti käyttöohjeet.
- (I) - Leggere attentamente le istruzioni d'uso.
- (NL) - Lees de gebruikshandleiding aandachtig door.
- (P) - Ler atentamente as instruções do folheto.
- (N) - Les bruksanvisningen nøye.
- (SF) - Läs nog igenom instruktionsnotisen.
- (GR) - Διαβάστε προσεκτικά το φύλλο οδηγιών.



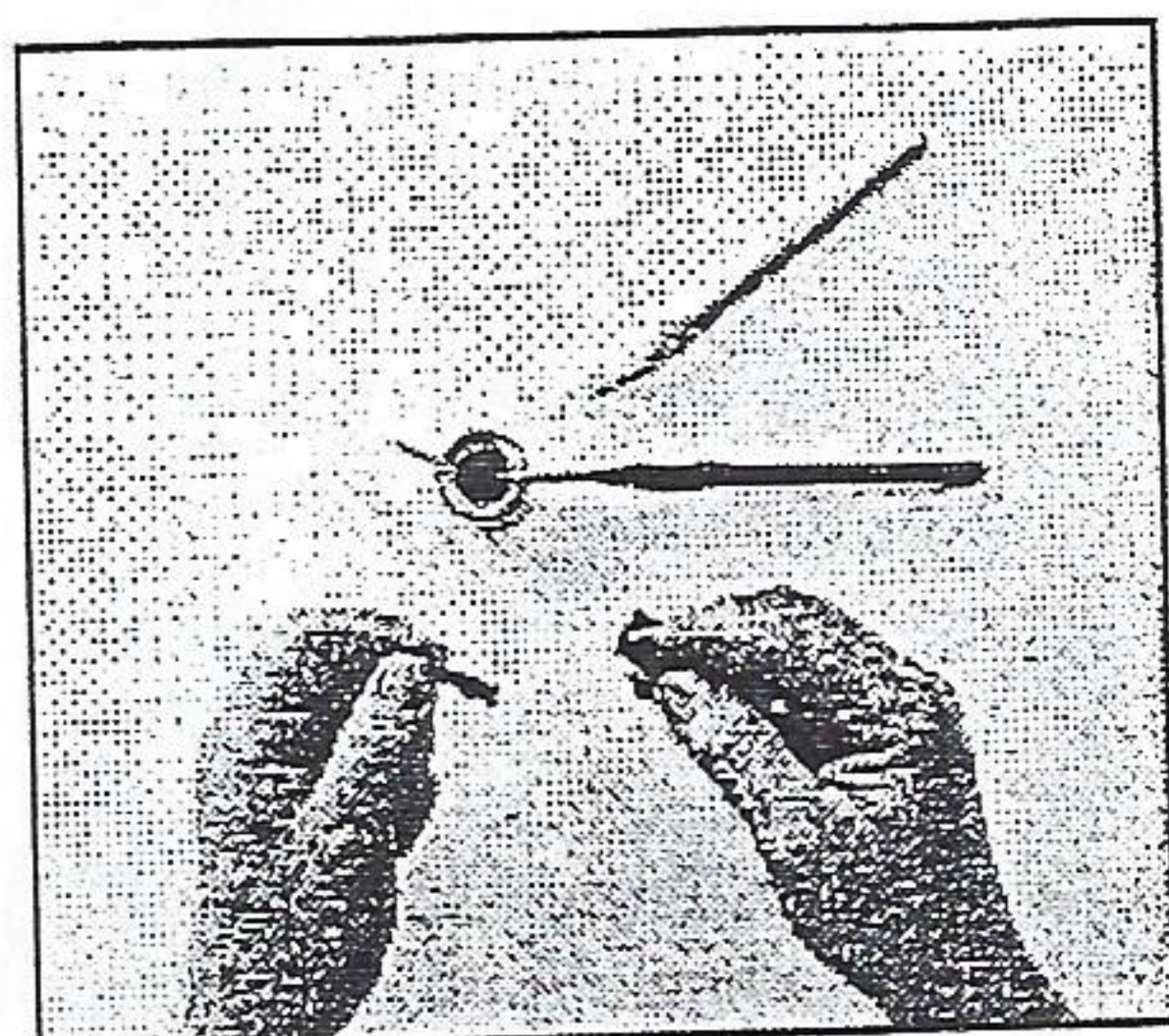
- (F) - Peindre les petites pièces sur leur support.
- (GB) - Paint the small parts on their support.
- (D) - Streichen Sie die kleinen Teile auf deren Halterung an.
- (E) - Pintar las pequeñas piezas sobre su soporte.
- (DK) - Mal de små dele på deres holder.
- (SF) - Maalaa pienet osat alustallaan.
- (I) - Verniciare i pezzi piccoli dopo averli posti sul supporto relativo.
- (NL) - Schilder de kleine onderdelen in het raamwerk.
- (P) - Pintar as pequenas peças sobre o suporte.
- (N) - Mal de små delene uten å løse dem fra underlaget.
- (S) - Måla smådelarna på stativet innan Du tar loss dem.
- (GR) - Βάψτε τα μικρά τεμάχια στο στηρίγμά τους.



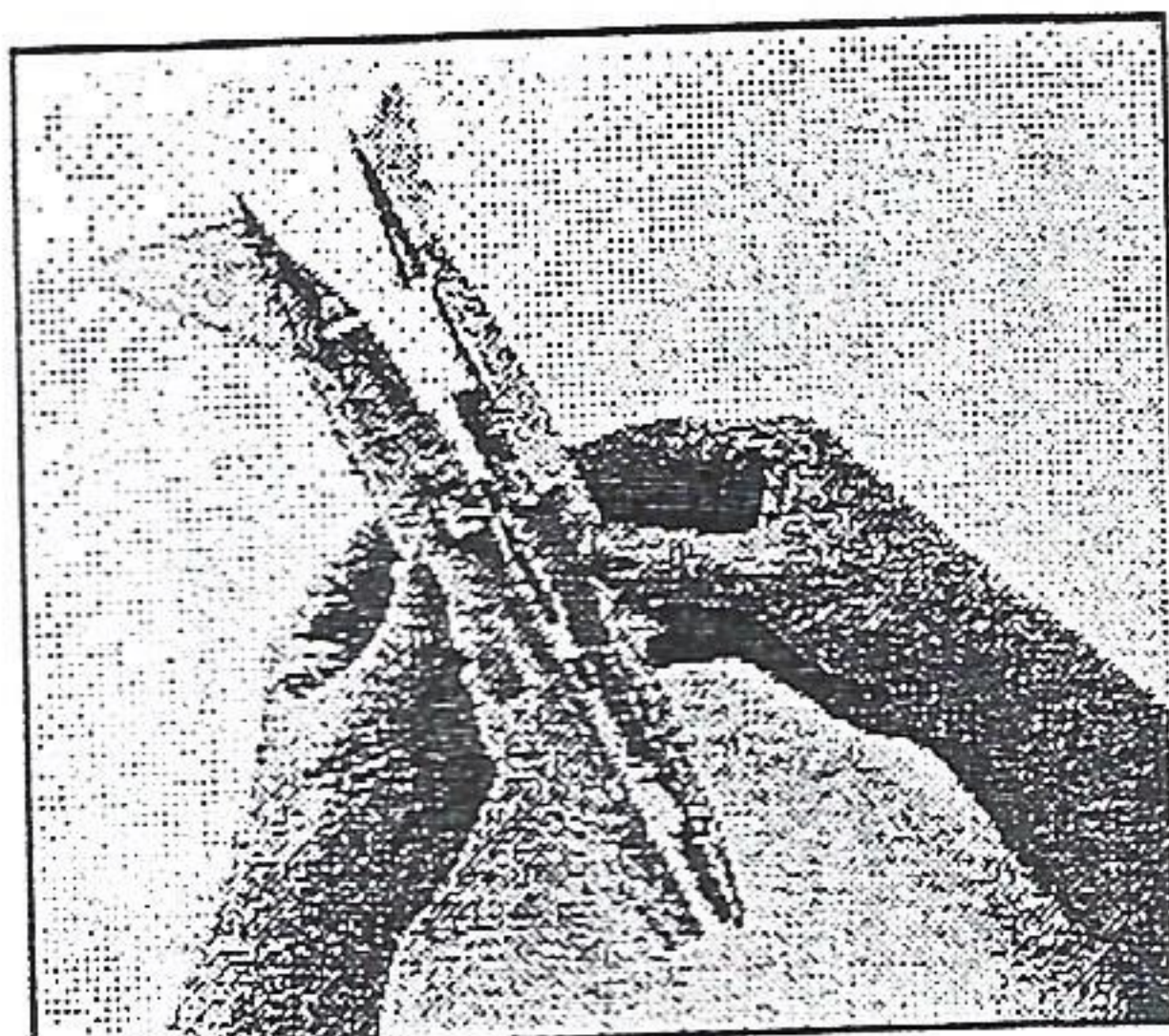
- (F) - Détacher les pièces selon l'ordre de montage.
- (GB) - Detach the parts in the order of assembly.
- (D) - Lösen Sie die Teile in Montagereihenfolge.
- (E) - Desprender las piezas según el orden de montaje.
- (DK) - Løsn delene i montage rækfølgen.
- (SF) - Irrota osat kokoamiskirje stykessä.
- (I) - Staccare i pezzi secondo l'ordine di montaggio.
- (NL) - Maak de onderdelen los volgens de montagevolgorde.
- (P) - Desencaixar as peças respeitando a ordem de montagem.
- (N) - Løse delene i overensstemmelse med rekkefølgen for montering.
- (S) - Lösgör delarna i monteringsordning.
- (GR) - Αποσπάστε τα τεμάχια ακολουθώντας τη σειρά με την οποία πρέπει να συναρμολογηθούν.



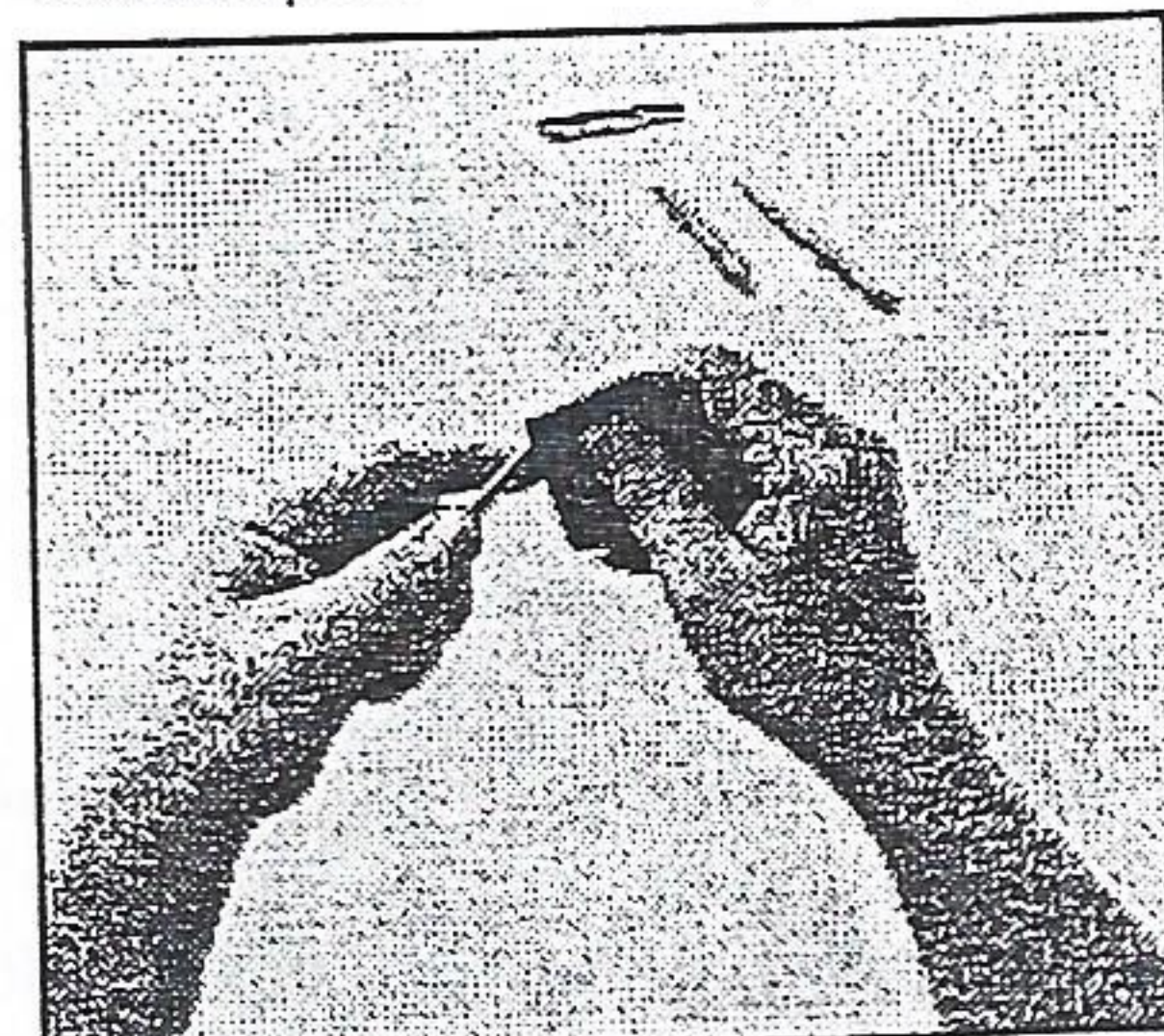
- (F) - Placer les points d'attache.
- (GB) - Stand the attaching points.
- (D) - Schließen Sie die Befestigungsstellen.
- (E) - Alinear los puntos de ajuste.
- (DK) - Still fastgørelsespunkterne.
- (SF) - Hita kiinnityskohdet.
- (I) - Levigare i punti di attacco.
- (NL) - Schuif de hechtvlakken.
- (P) - Pôr os pontos de encaixe.
- (N) - Plass festepunktene.
- (S) - Sändrappra fästpunkterna.
- (GR) - Τρίψτε τα σημεία σύνδεσης.



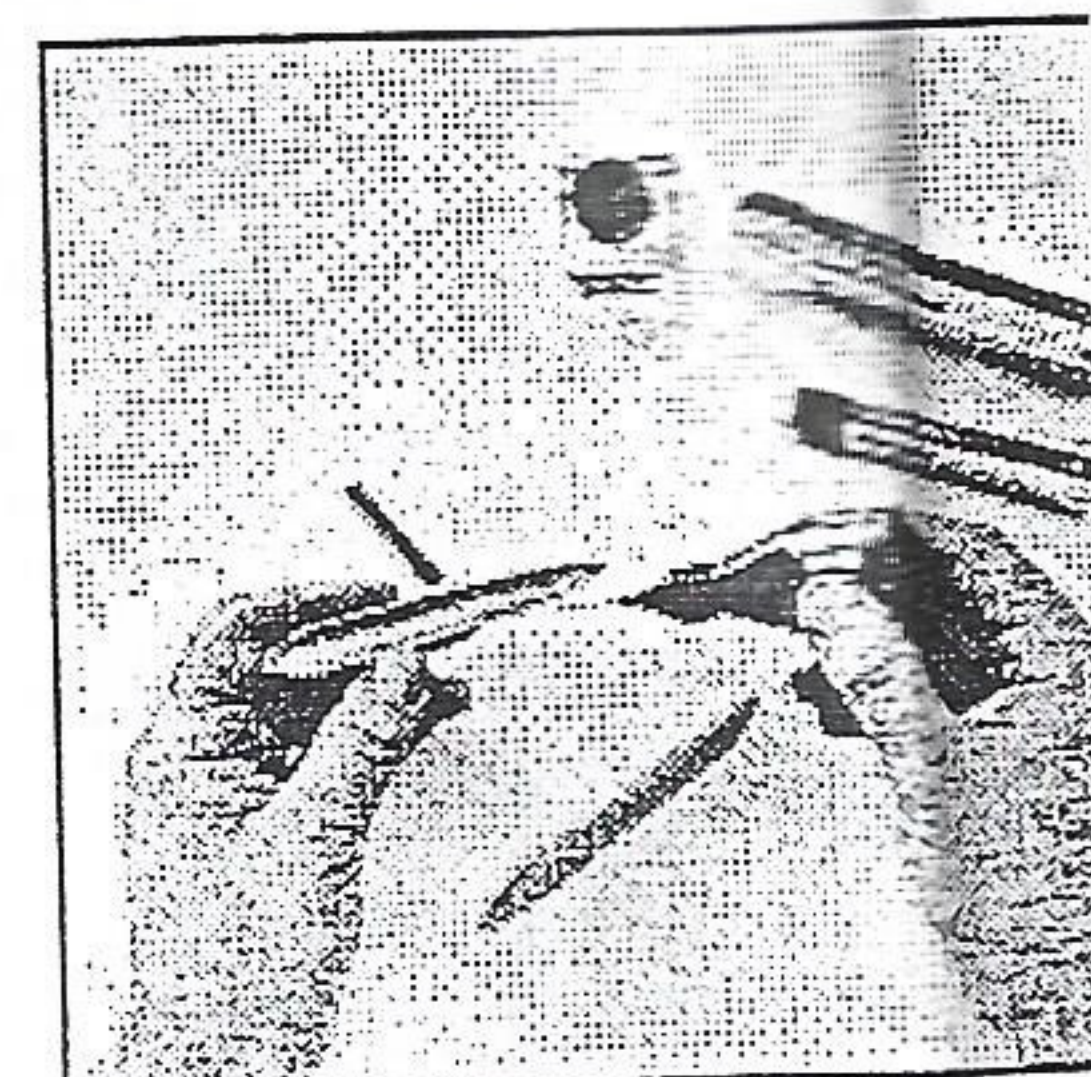
- (F) - Retoucher les points d'attache des pièces déjà peintes.
- (GB) - Touch up the attaching points of painted parts.
- (D) - Streichen Sie die Befestigungspunkte der bereits angestrichenen Teile nach.
- (E) - Retocar los puntos de ajuste de las piezas ya pintadas.
- (DK) - Afpuds fastgørelsespunkterne på de malede dele.
- (SF) - Käsittely uudelleen jo maalattujen osien kiinnityskohdet.
- (I) - Ritoccare i punti d'attacco dei pezzi già verniciati.
- (NL) - Werk de hechtvlakken van de reeds geschilderde delen bij.
- (P) - Retocar os pontos de encaixe das peças já pintadas.
- (N) - Frisk opp malingen på de stepunktene til deler som allerede er malt.
- (S) - Bättra på fästpunkterna på de redan målade delarna.
- (GR) - Ρετουσάρετε τα σημεία σύνδεσης των τεμαχίων που έχουν βαφεί.



- (F) - Simuler l'assemblage.
- (GB) - Simulate the assembly.
- (D) - Simulieren Sie die Montage.
- (E) - Simulare un ensamblaje.
- (DK) - Simuler samlingen.
- (SF) - Asettele osat kohdakkain.
- (I) - Simulare l'assiemeaggio.
- (NL) - Pas, alvorens te lijmen.
- (P) - Simular a montagem.
- (N) - Foreta en prøvemontering.
- (S) - Simulera monteringen.
- (GR) - Κάντε μία πρόβα συναρμολόγησης.



- (F) - Poncer la peinture ou le chrome avant d'appliquer la colle.
- (GB) - Rub down the chromium paint before applying the glue.
- (D) - Schmiere Sie die Farbe oder den Chrom, bevor Sie den Kleber auftragen.
- (E) - Lijar la pintura o el cromo antes de aplicar la cola.
- (DK) - Lak eller krom slibes, inden limen påføres.
- (SF) - Io maali tai kromattu pinta ennen kuin levität liiman.
- (I) - Levigare la vernice o la parte cromata prima di applicare la colla.
- (NL) - Verf of chroom eerste schuren alvorens de lijm operation te brengen.
- (P) - Lixar a pintura ou o cromo antes de aplicar a cola.
- (N) - Slip malingen eller kromlaget for du påfører limet.
- (S) - Putsa lacken eller kromen innan limmet läggs på.
- (GR) - Τρίψτε τη βαφή ή το χρώμα πριν βάλετε την κόλλα.



- (F) - Utiliser la colle avec parcimonie.
- (GB) - Use glue sparingly.
- (D) - Tragen Sie den Kleber stellenweise an.
- (E) - Utilizar la cola con moderación.
- (DK) - Anvend moderate mængder lim.
- (SF) - Käytä liimaa säästeliäästi.
- (I) - Utilizzare la colla con parsimonia.
- (NL) - Maak spaarzaam gebruik van de lijm.
- (P) - Utilizar a cola com moderação.
- (N) - Vær nøysom med limet.
- (S) - Använd klistret sparsamt.
- (GR) - Χρησιμοποιήστε μικρή ποσότητα κόλλα.



11
Argent
Silver
Silber



16
Or
Gold
Gold



22
Blanc brillant
Gloss white
Glänzend-Weiss



19
Rouge vif brillant
Gloss bright red
Glazend-Hellrot



77
Bleu marine mat
Matt navy blue
Matt-marineblau



85
Noir de charbon satin
Satin coal black
Seidenmatt-Kohlenschw



M1

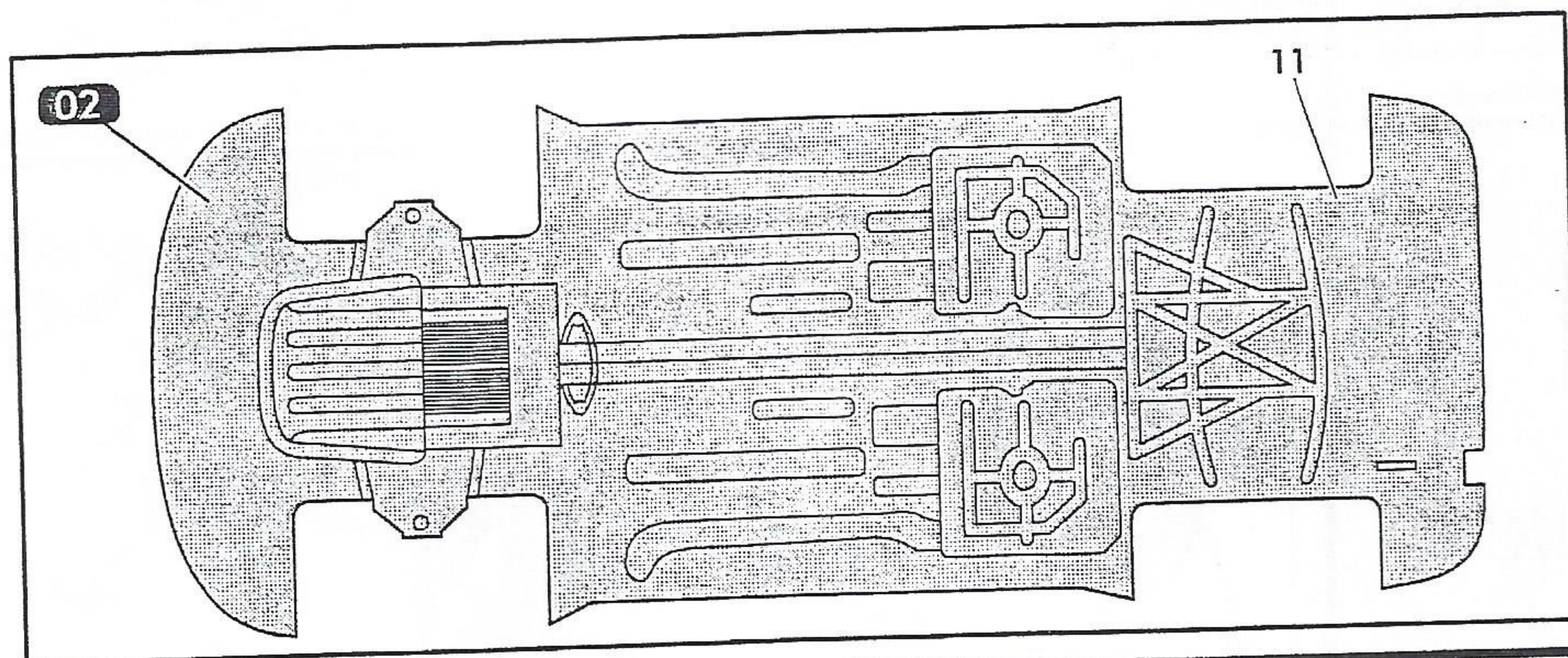
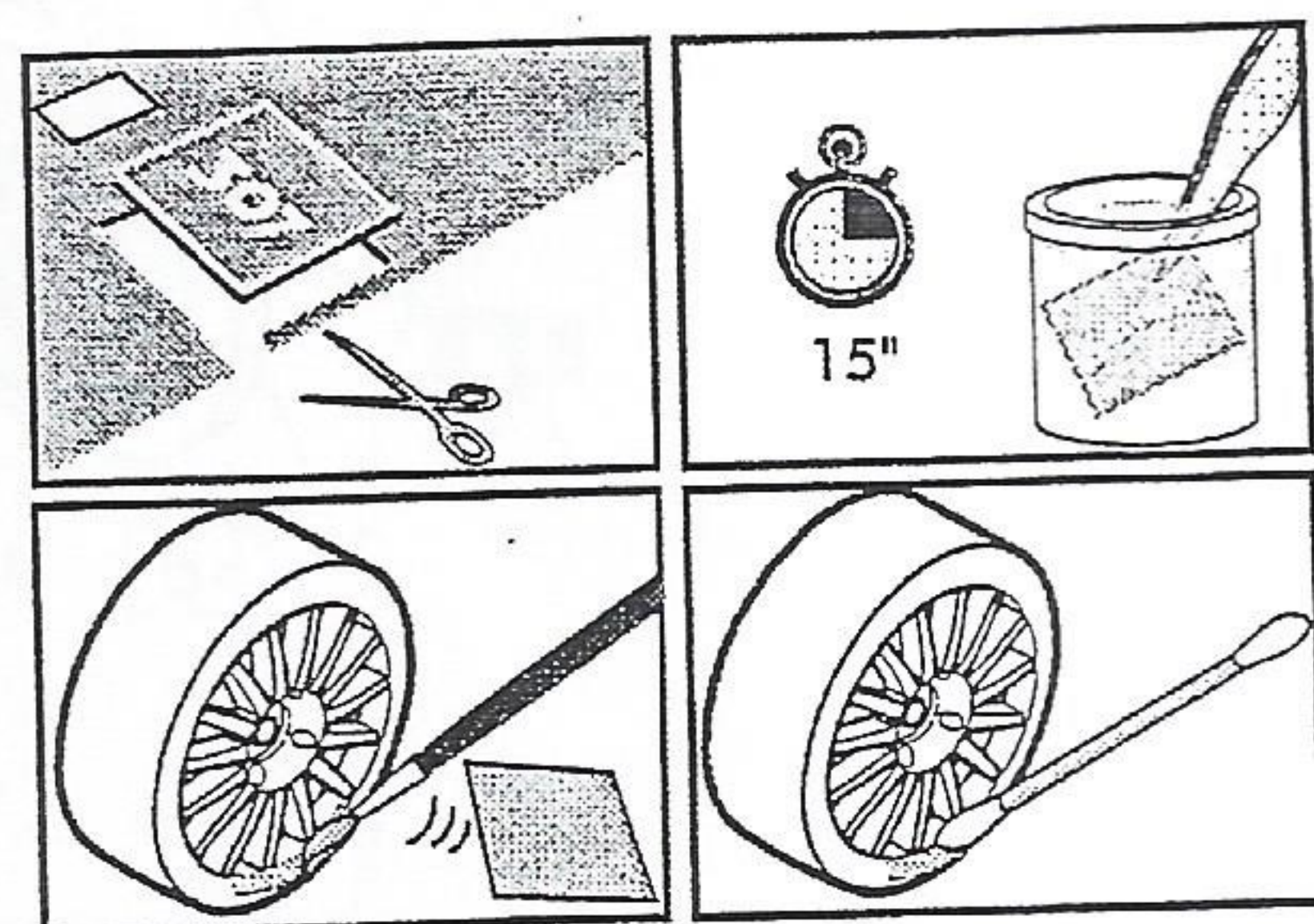
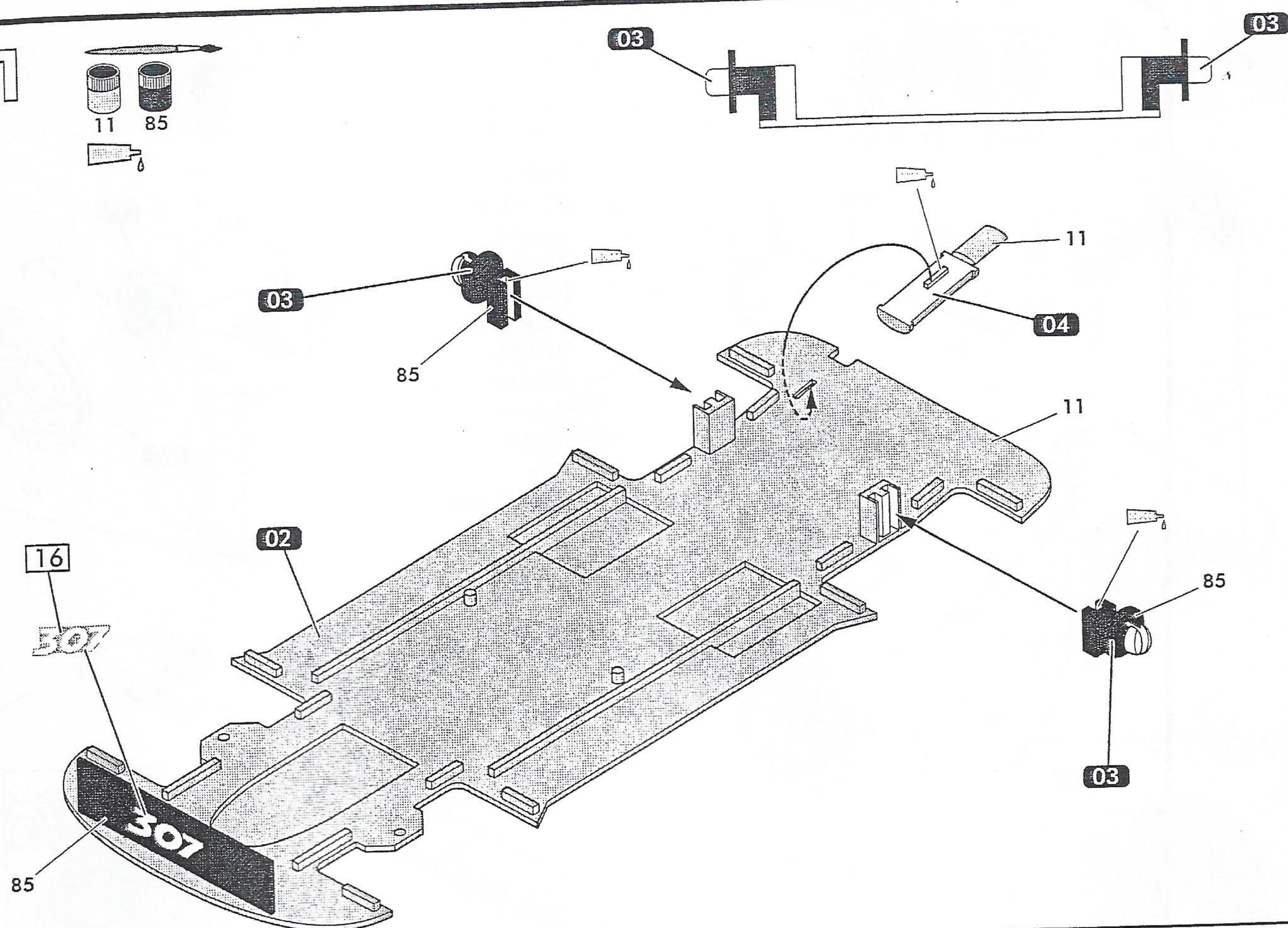
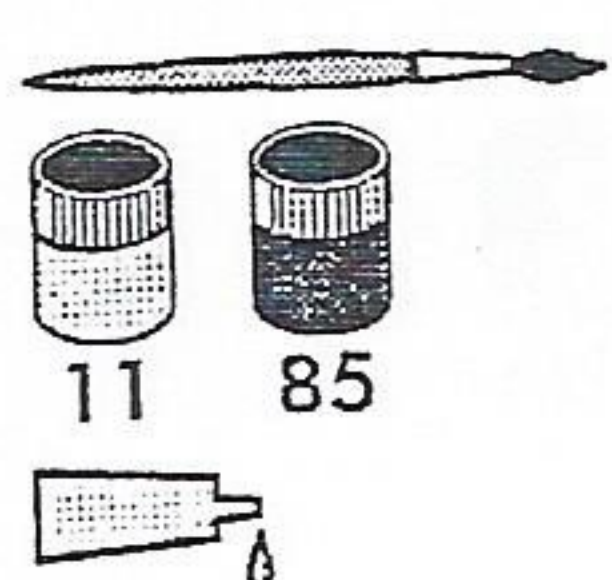
M1 = $\frac{11}{11} + \frac{85}{85}$
M1
Gris métallique
Gunmetal
Metallgrau



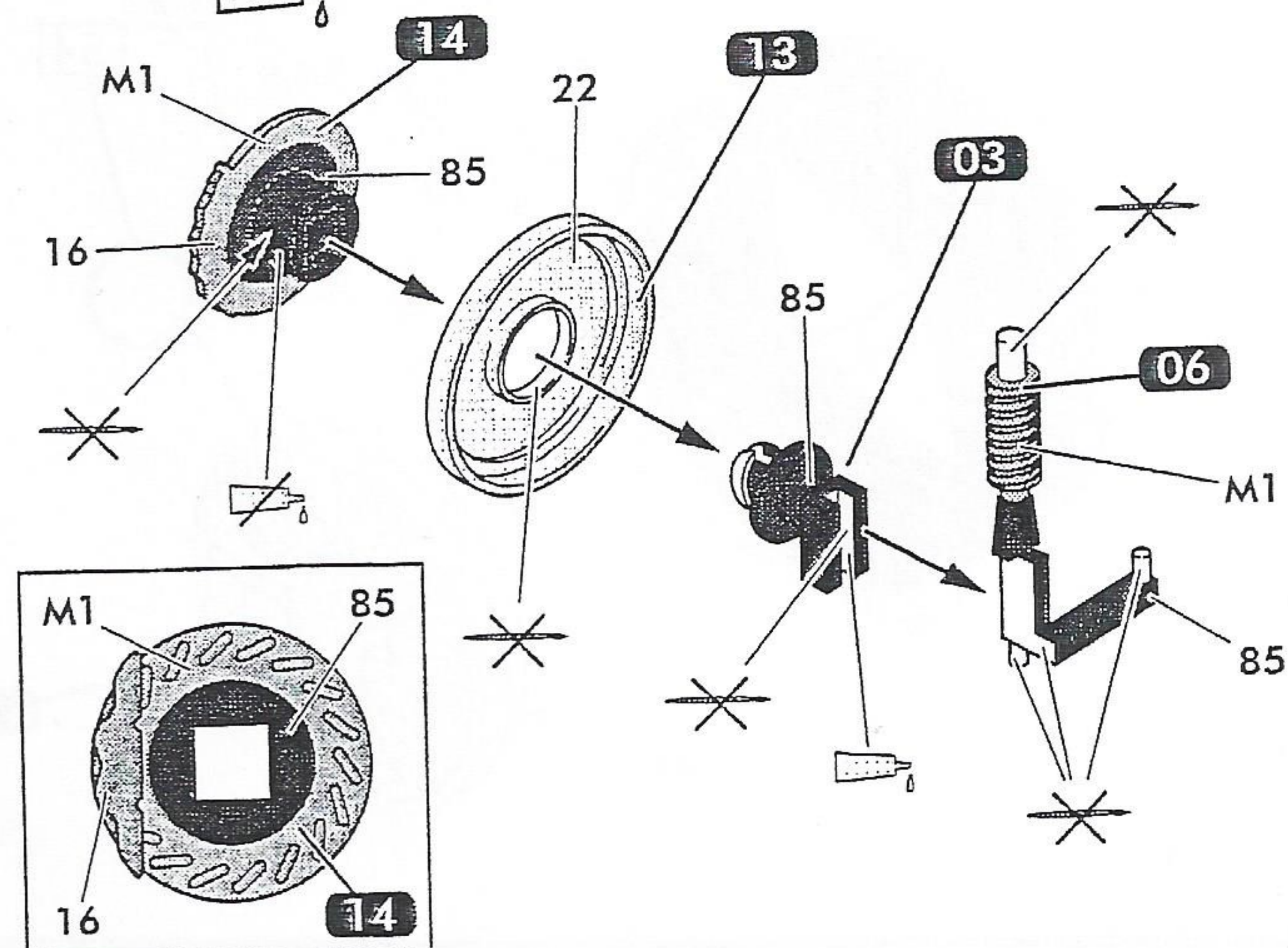
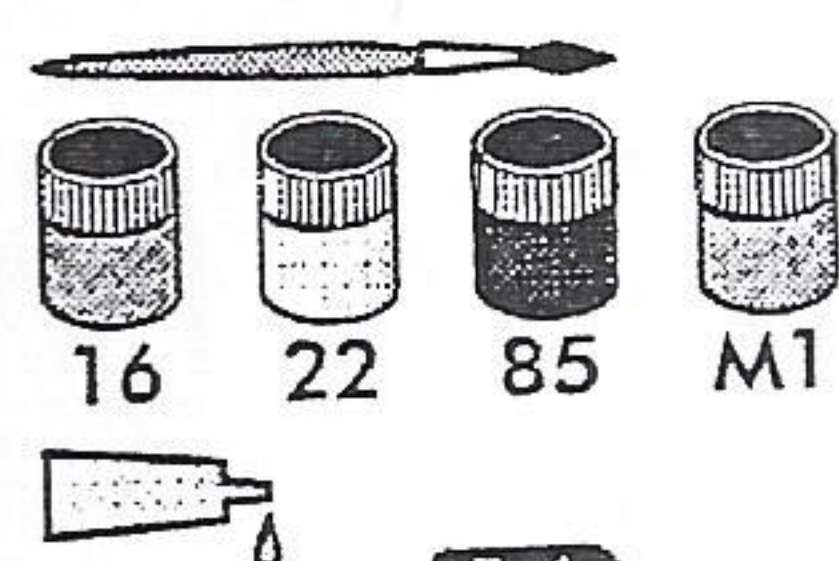
M2

M2 = $\frac{19}{22} + \frac{85}{85}$
M2
Gris clair mat
Matt light grey
Matt-Hallgrau

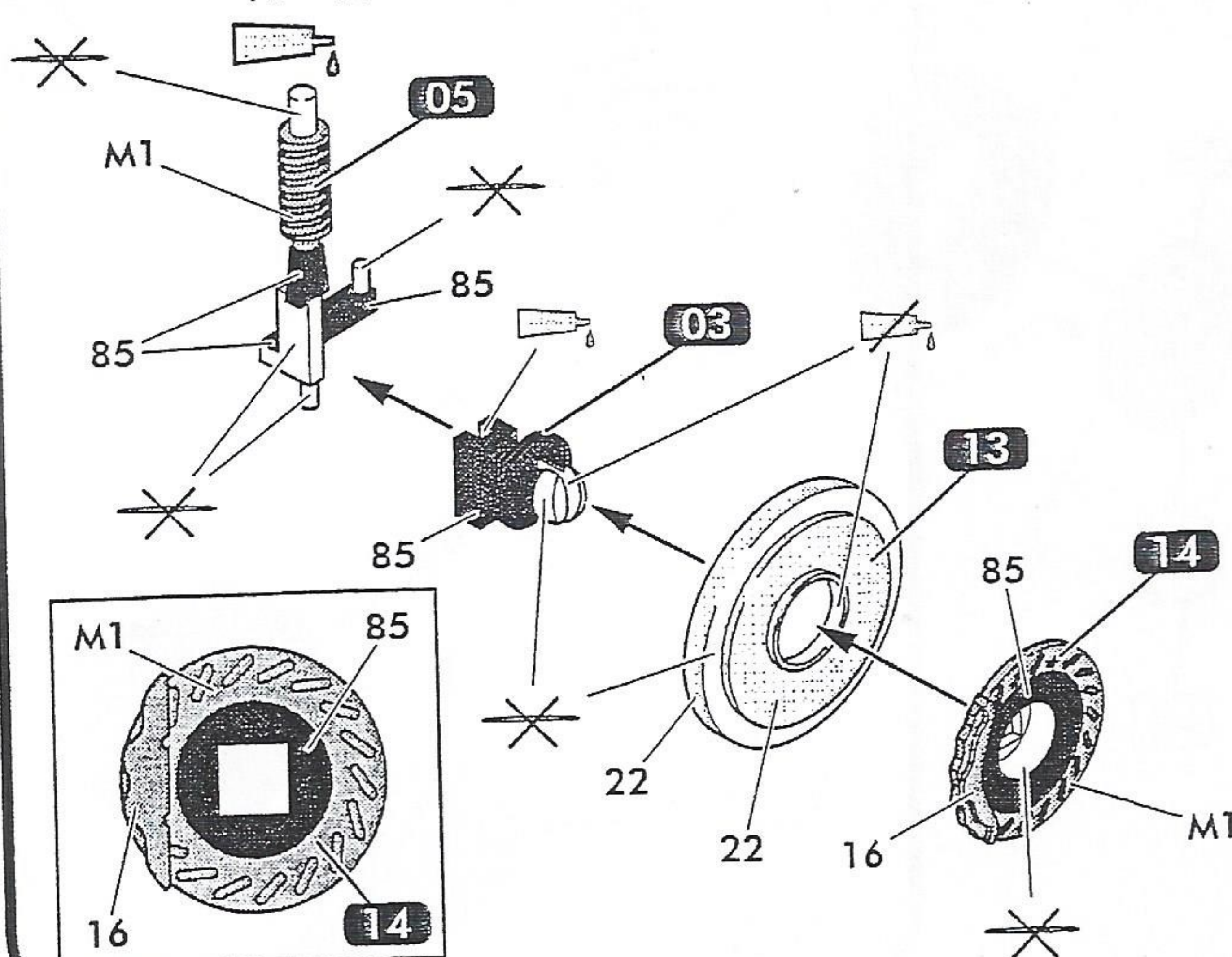
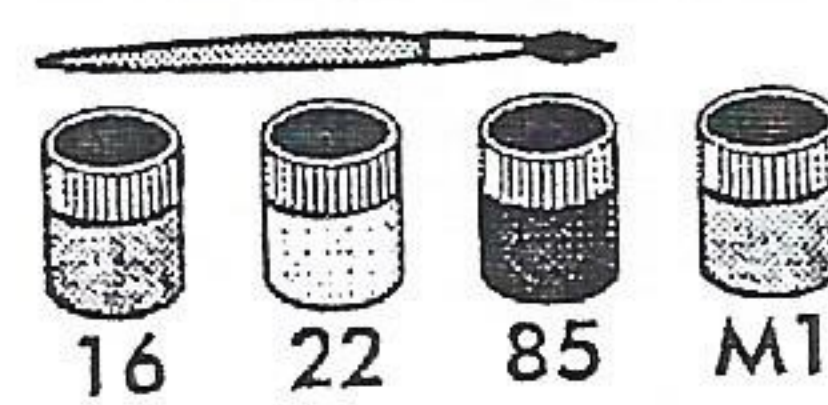
1



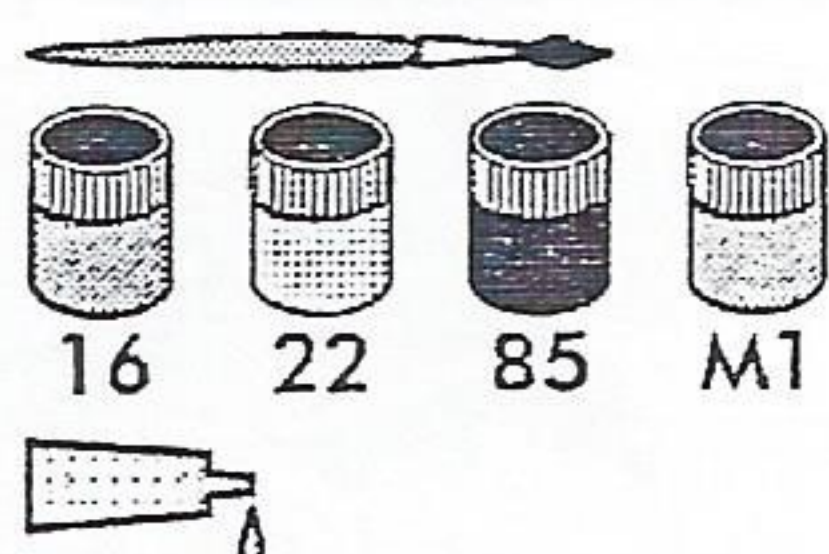
2



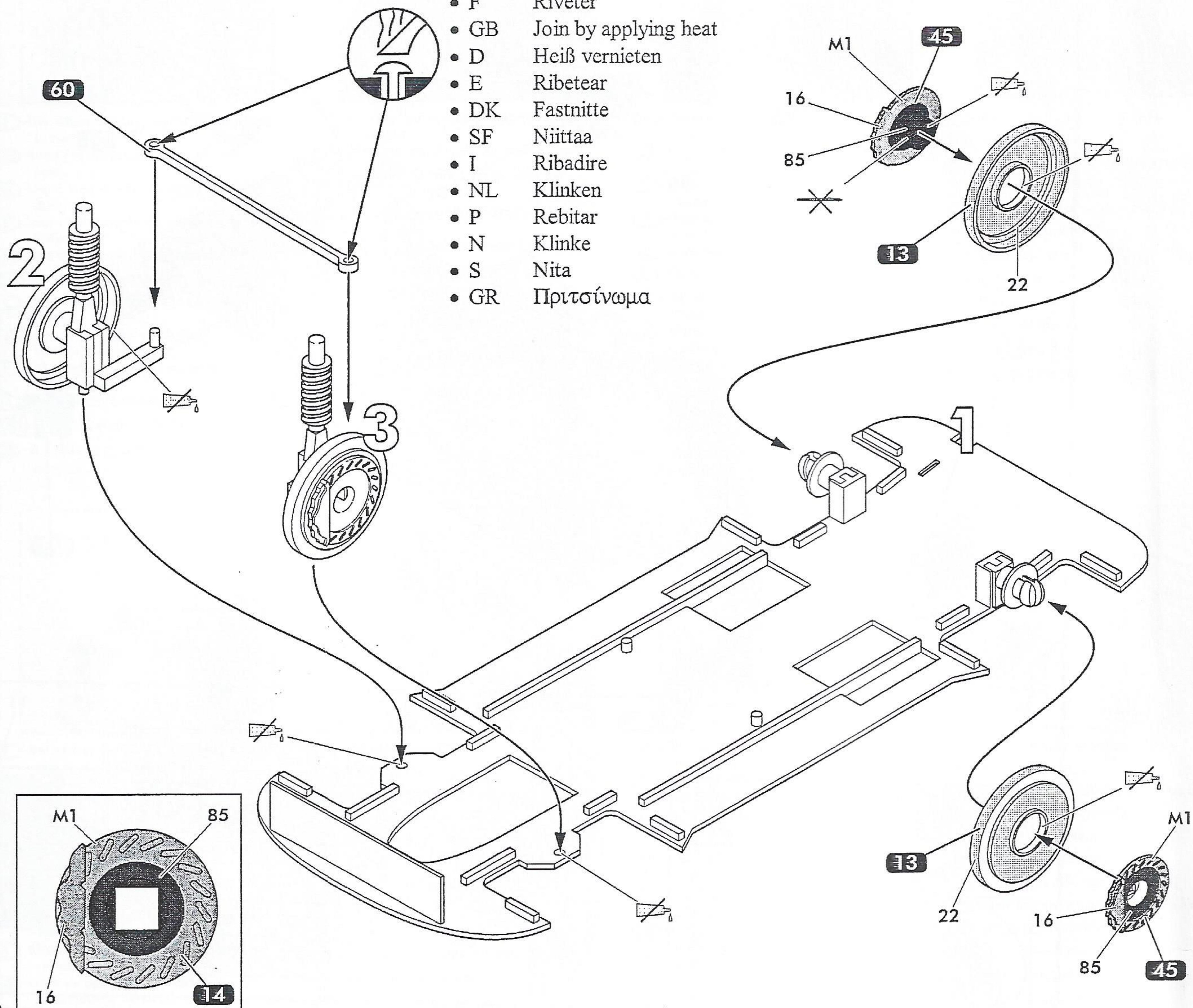
3



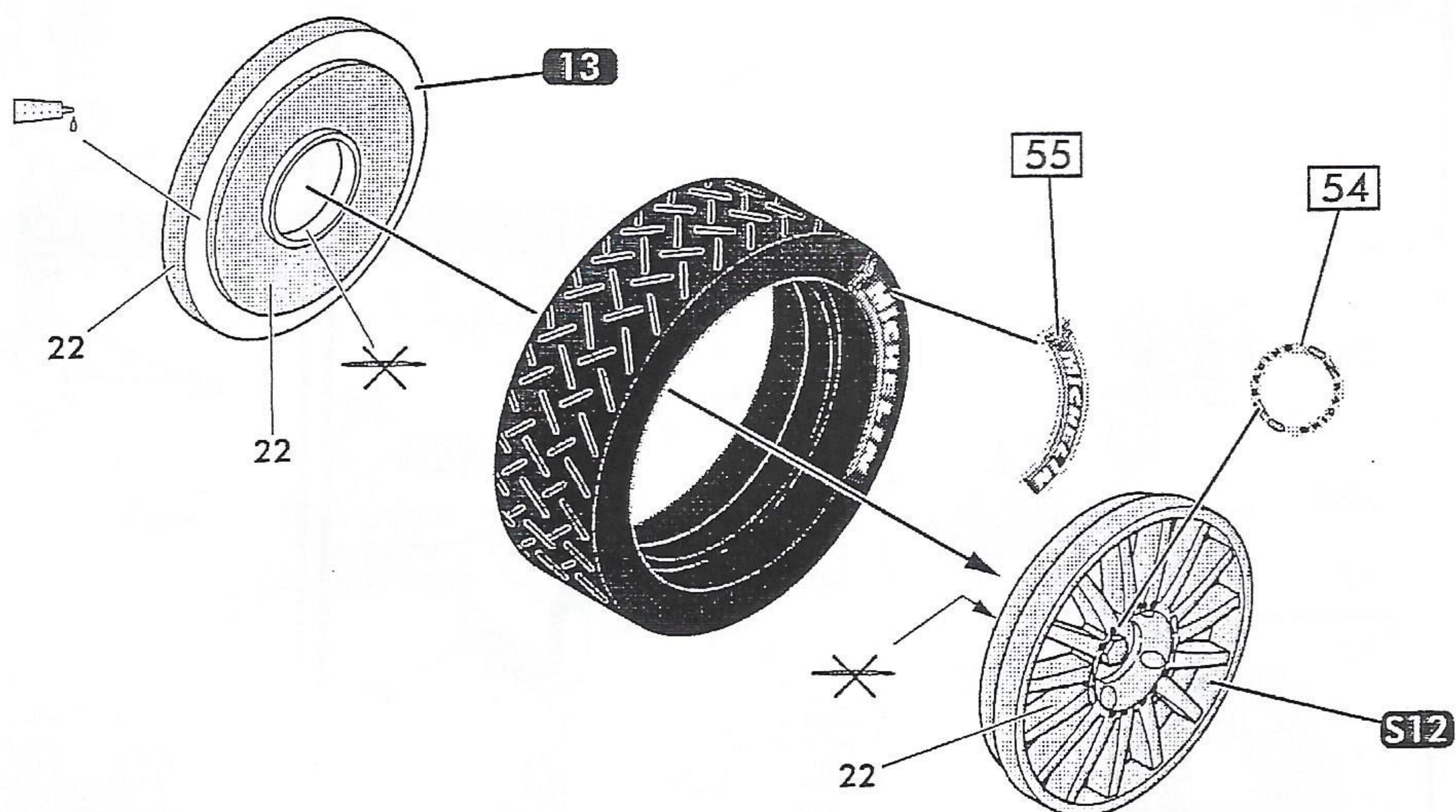
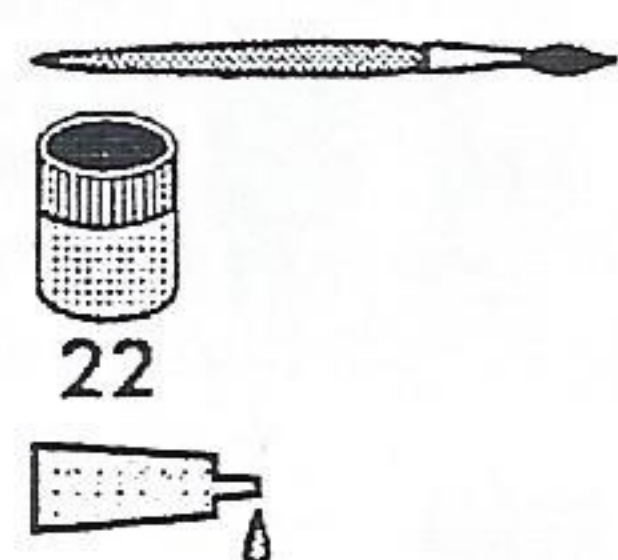
4



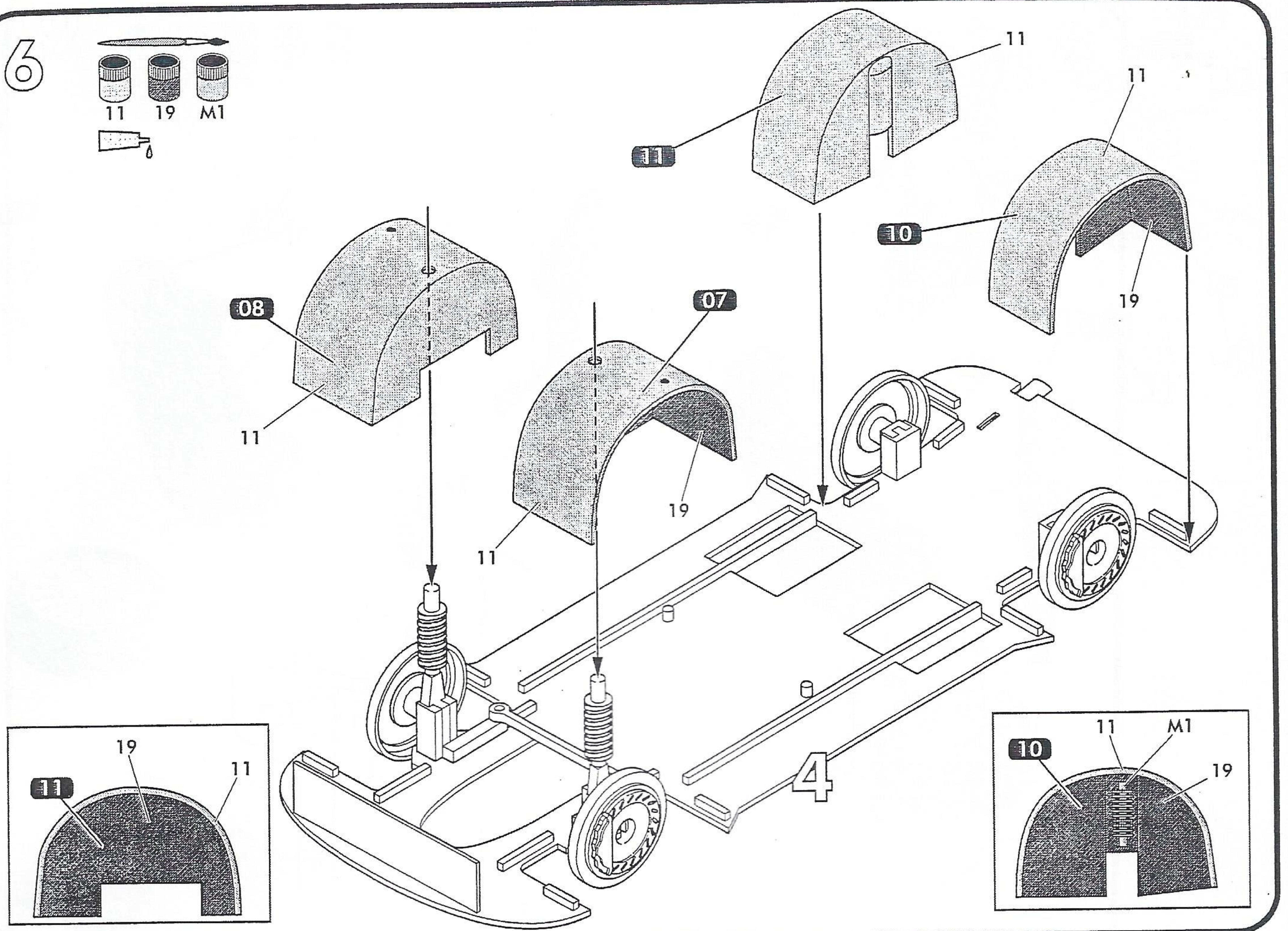
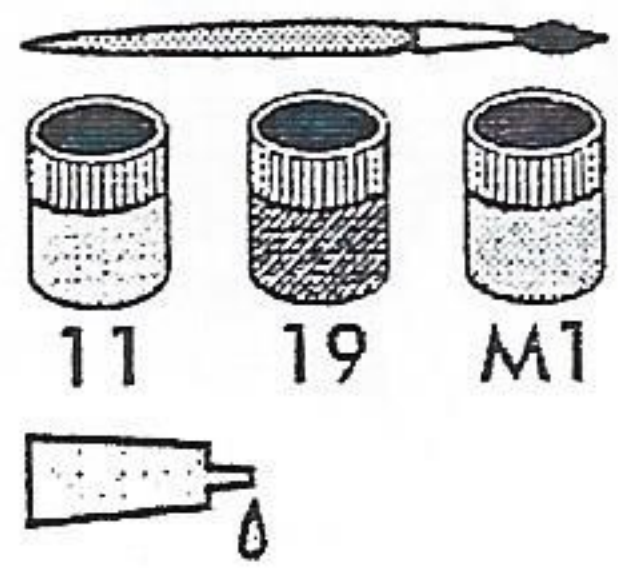
- F Riveter
- GB Join by applying heat
- D Heiß vernieten
- E Ribetear
- DK Fastnitte
- SF Niittaa
- I Ribadire
- NL Klinken
- P Rebitar
- N Klinke
- S Nita
- GR Πριτσίνωμα



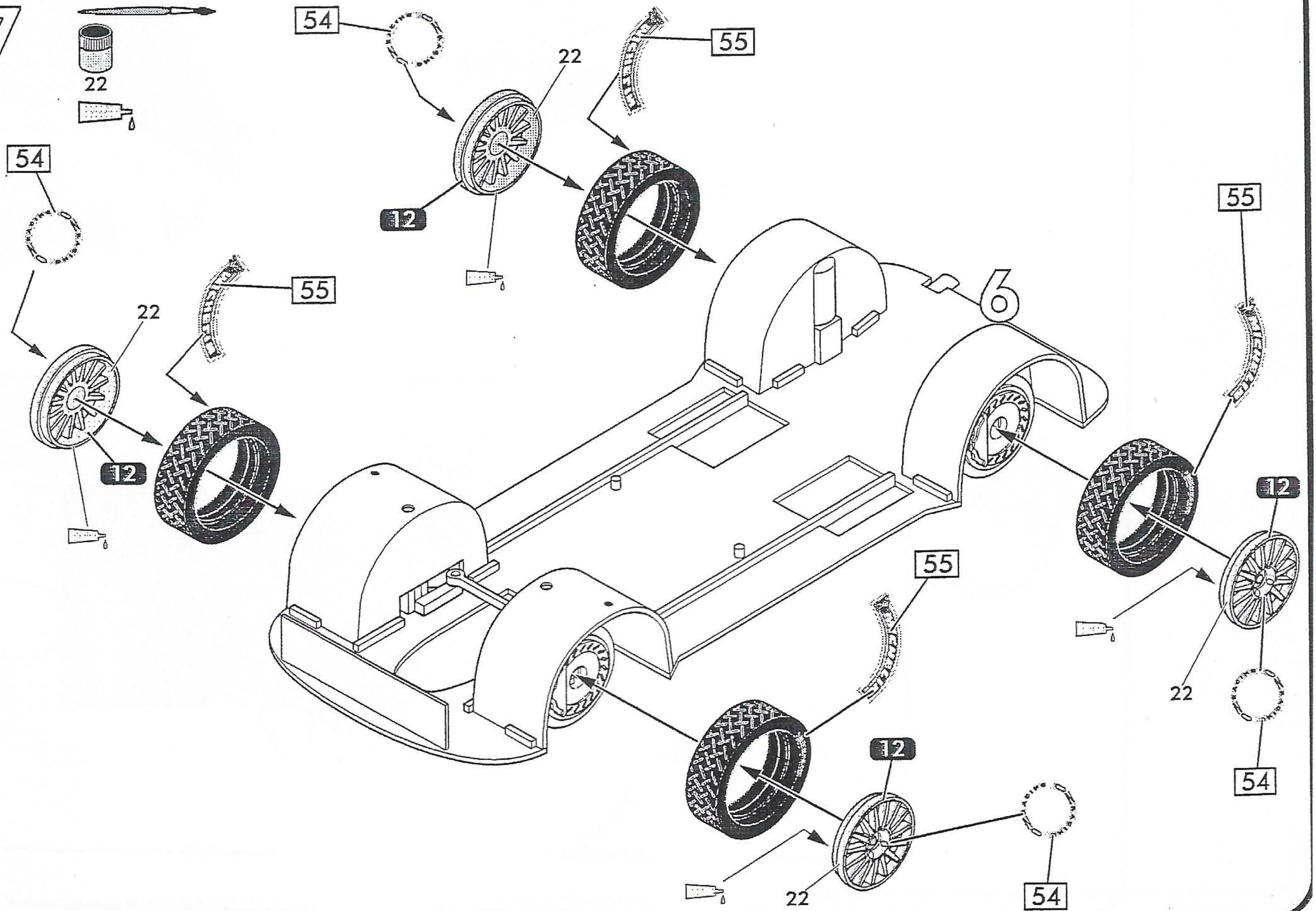
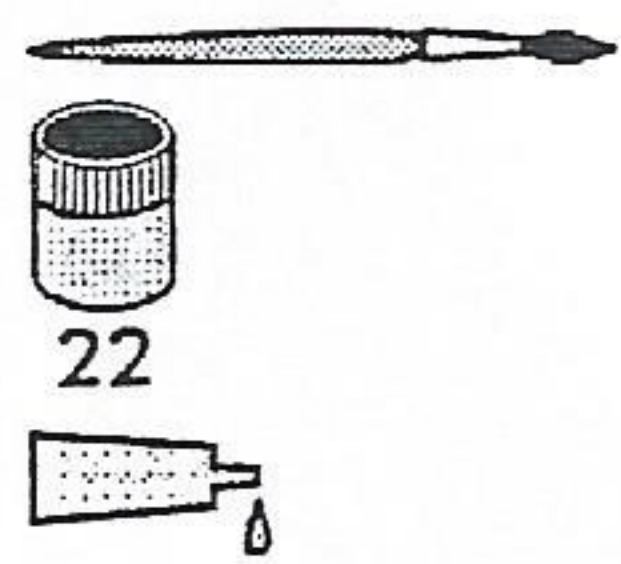
5



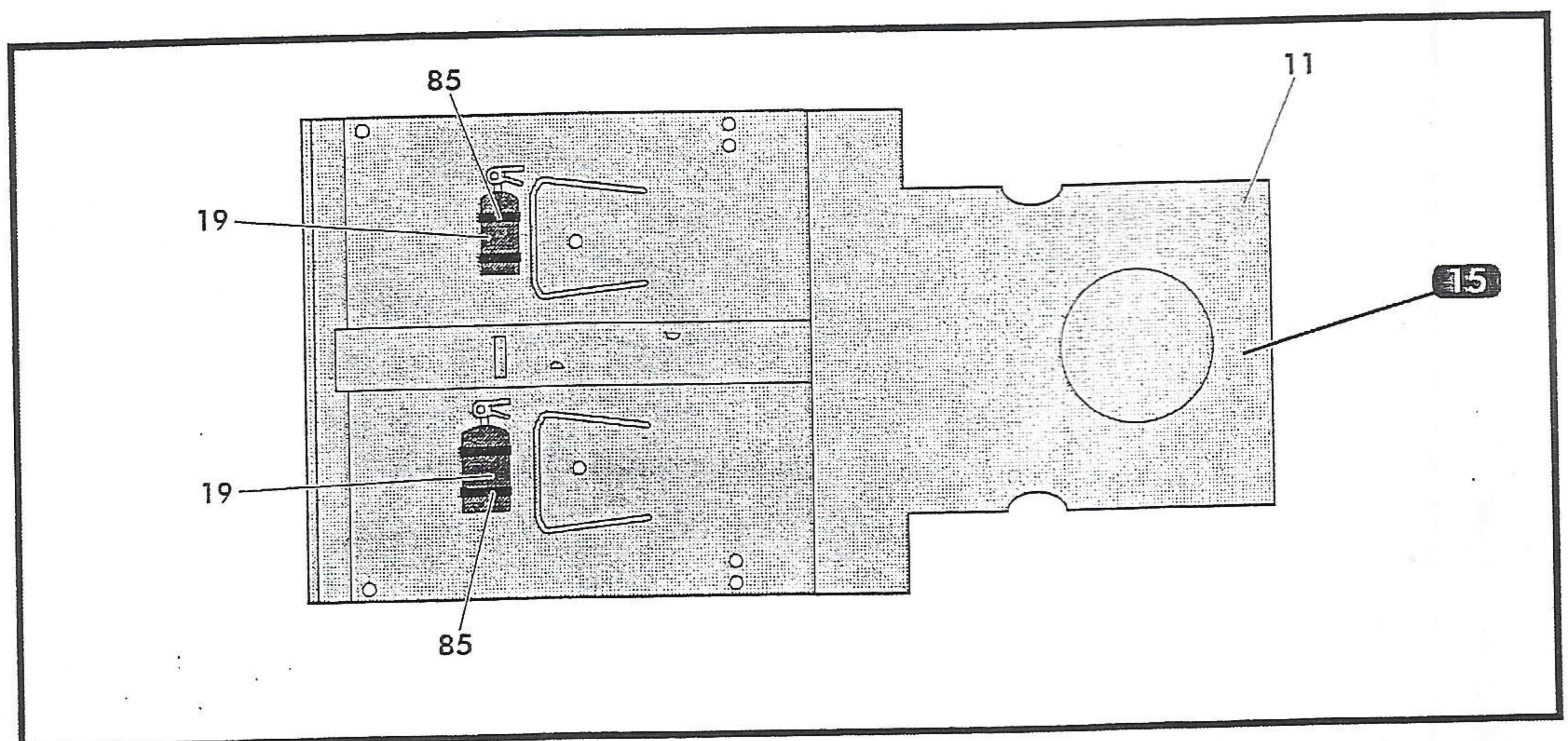
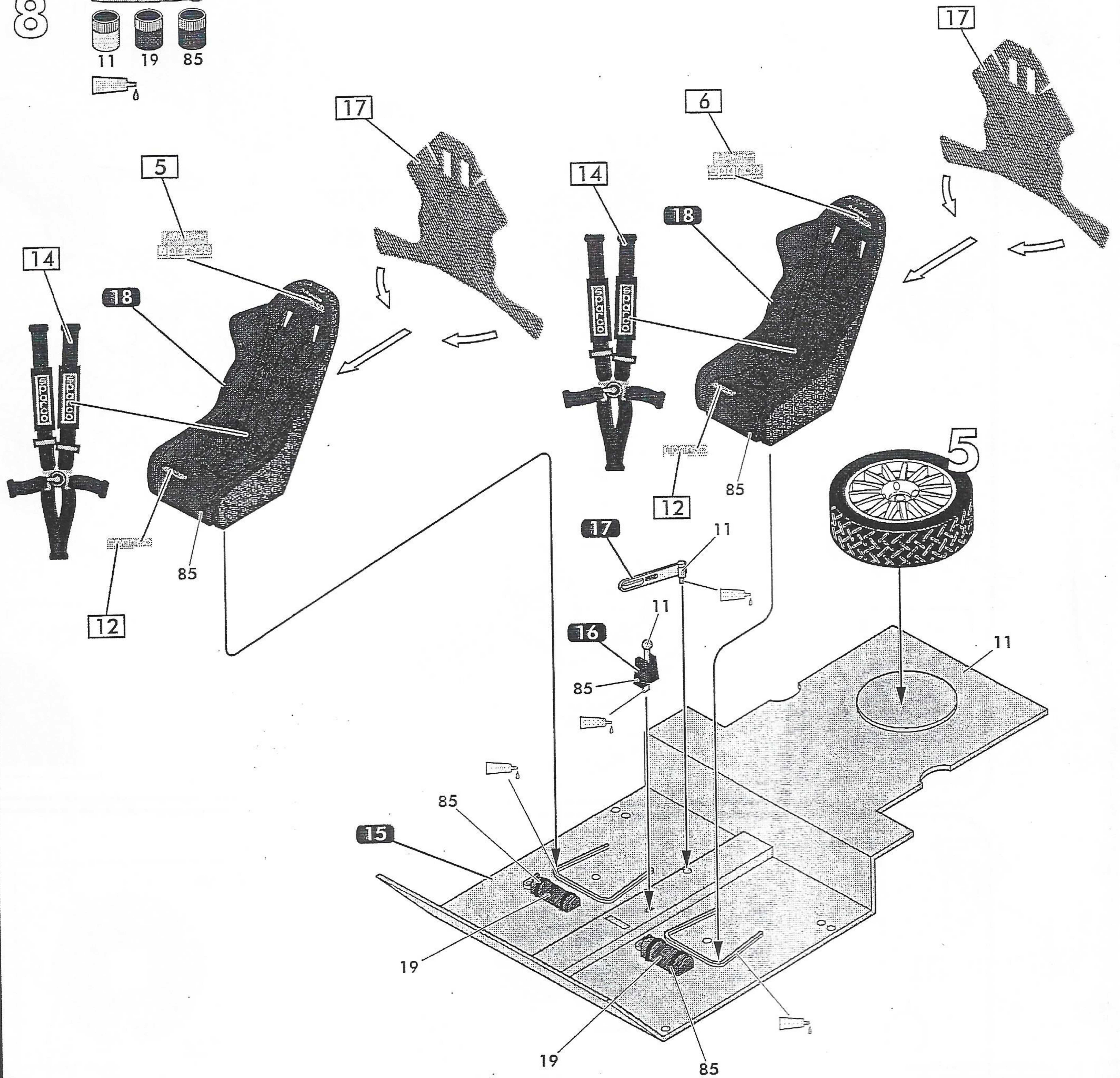
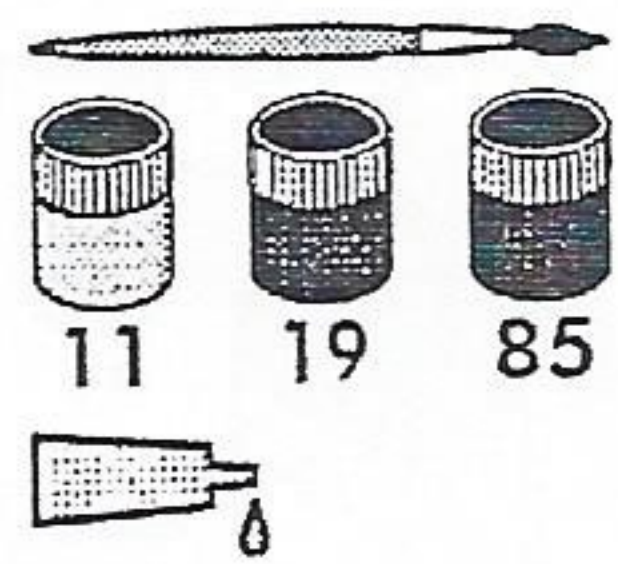
6



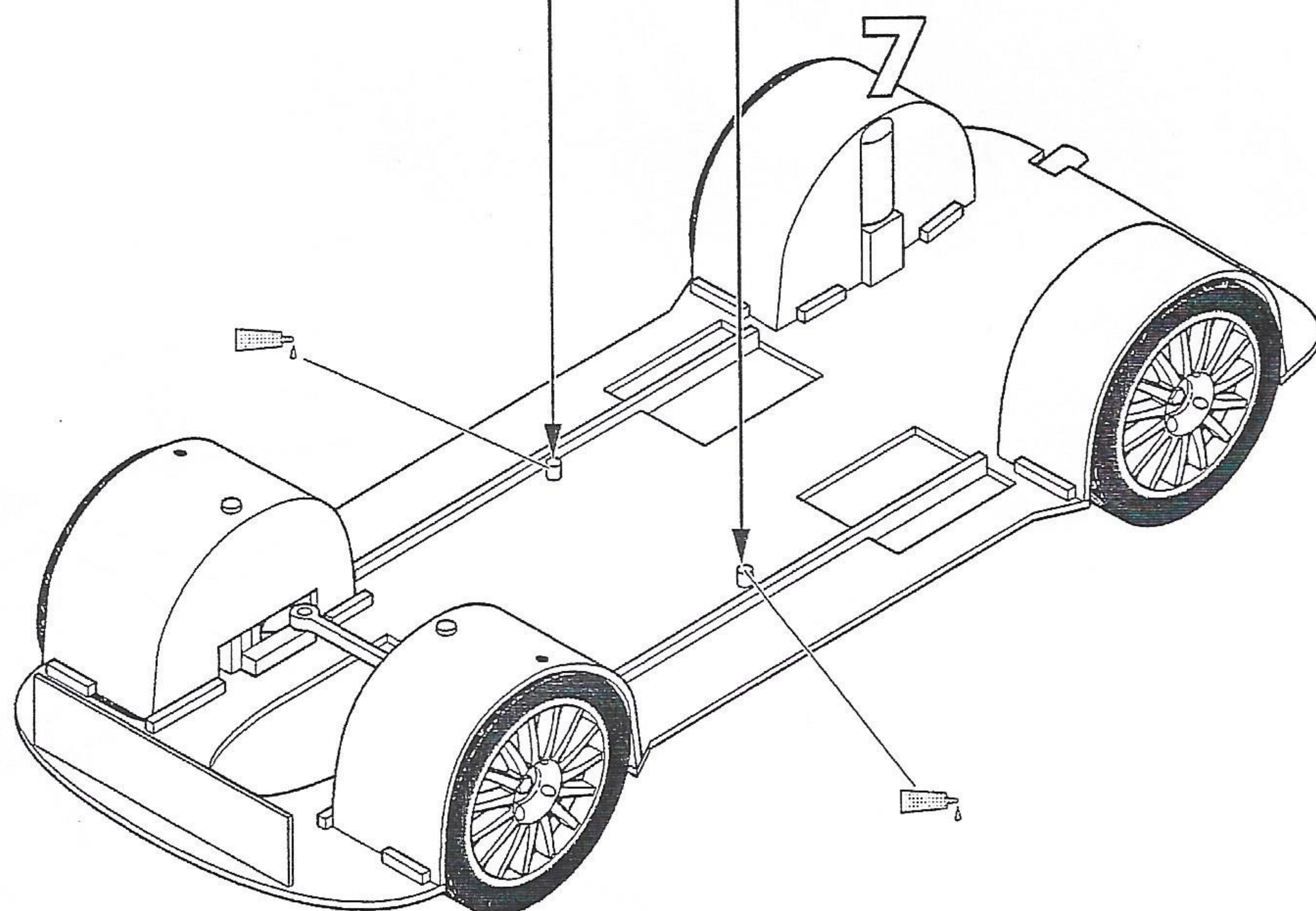
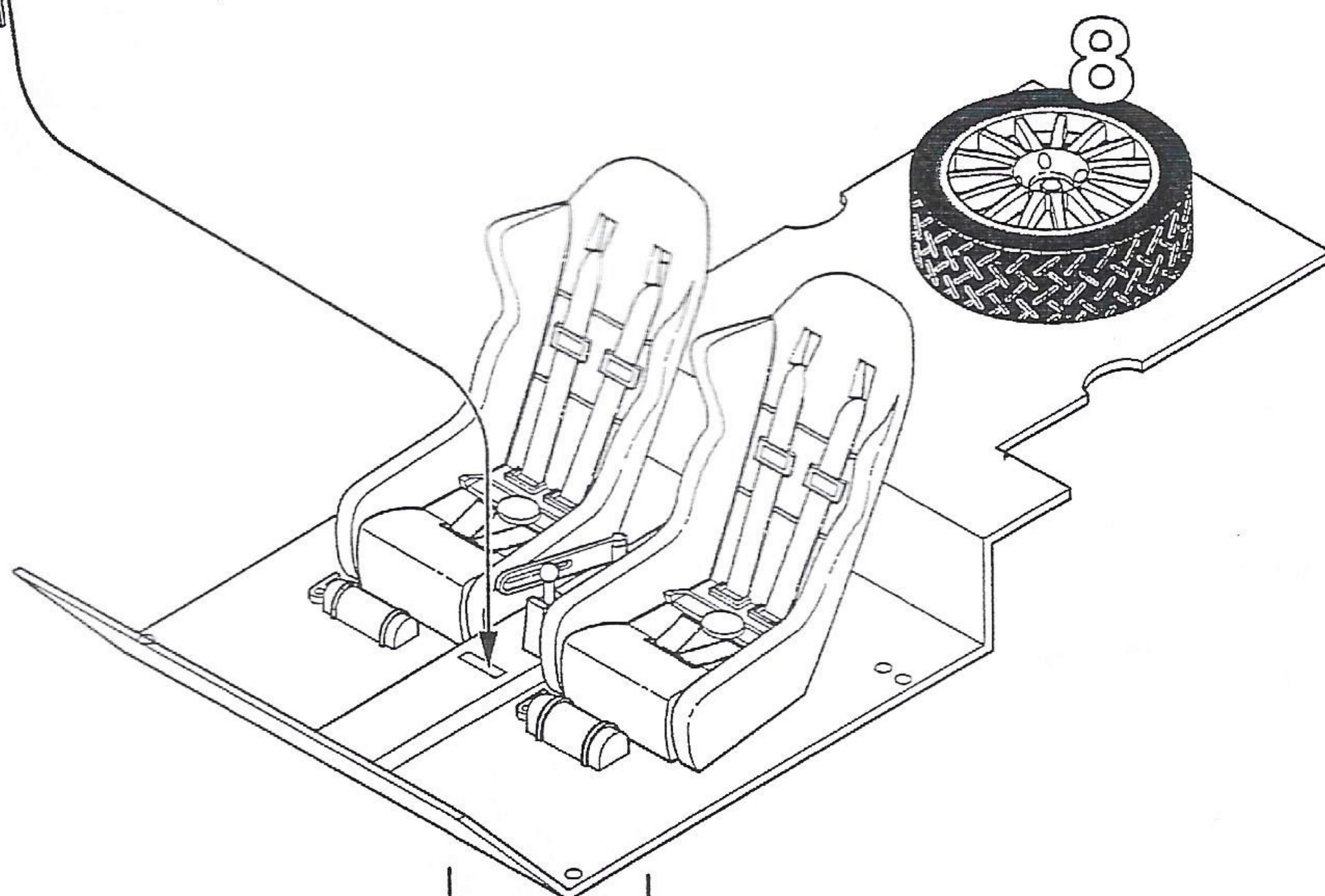
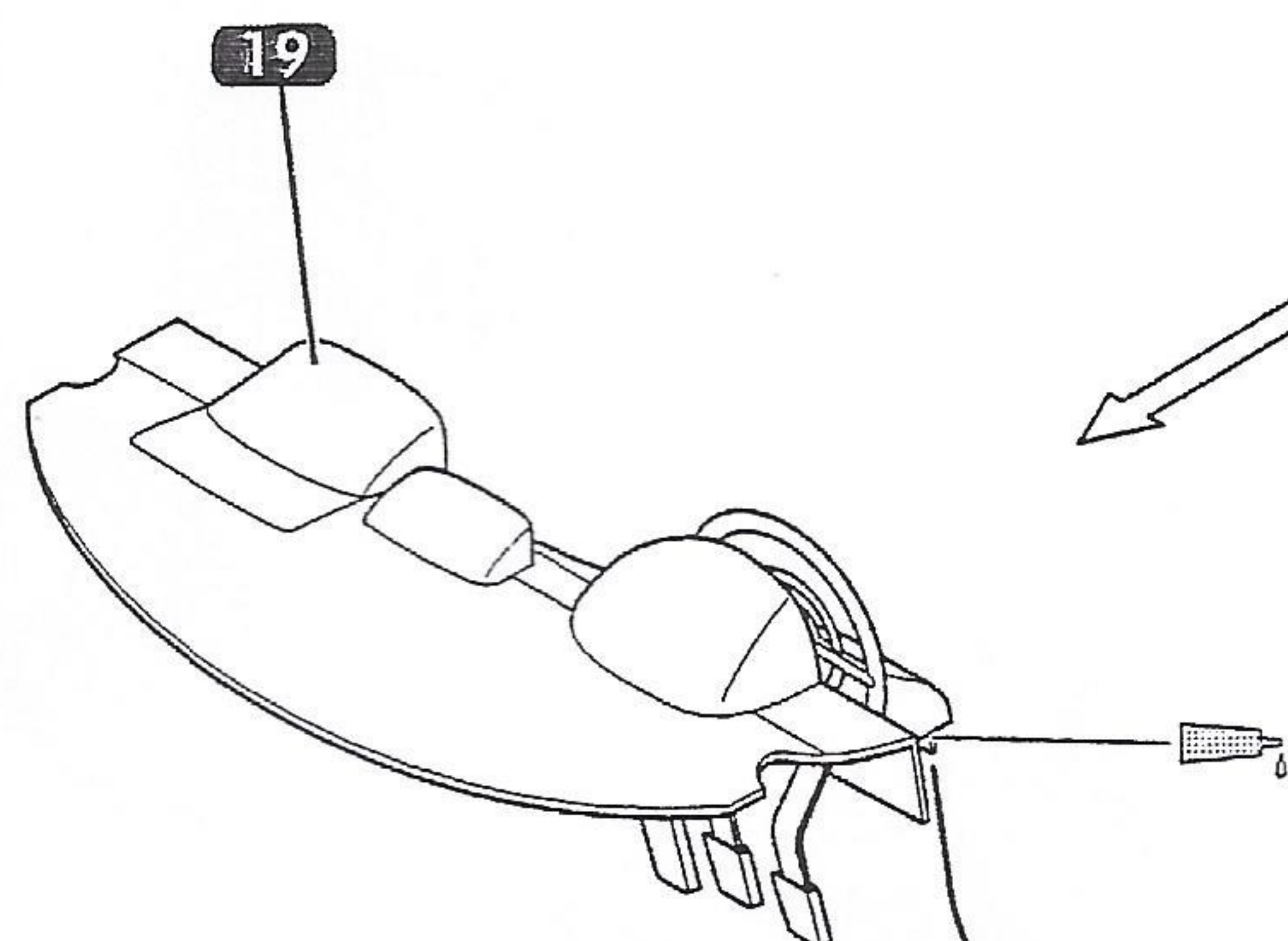
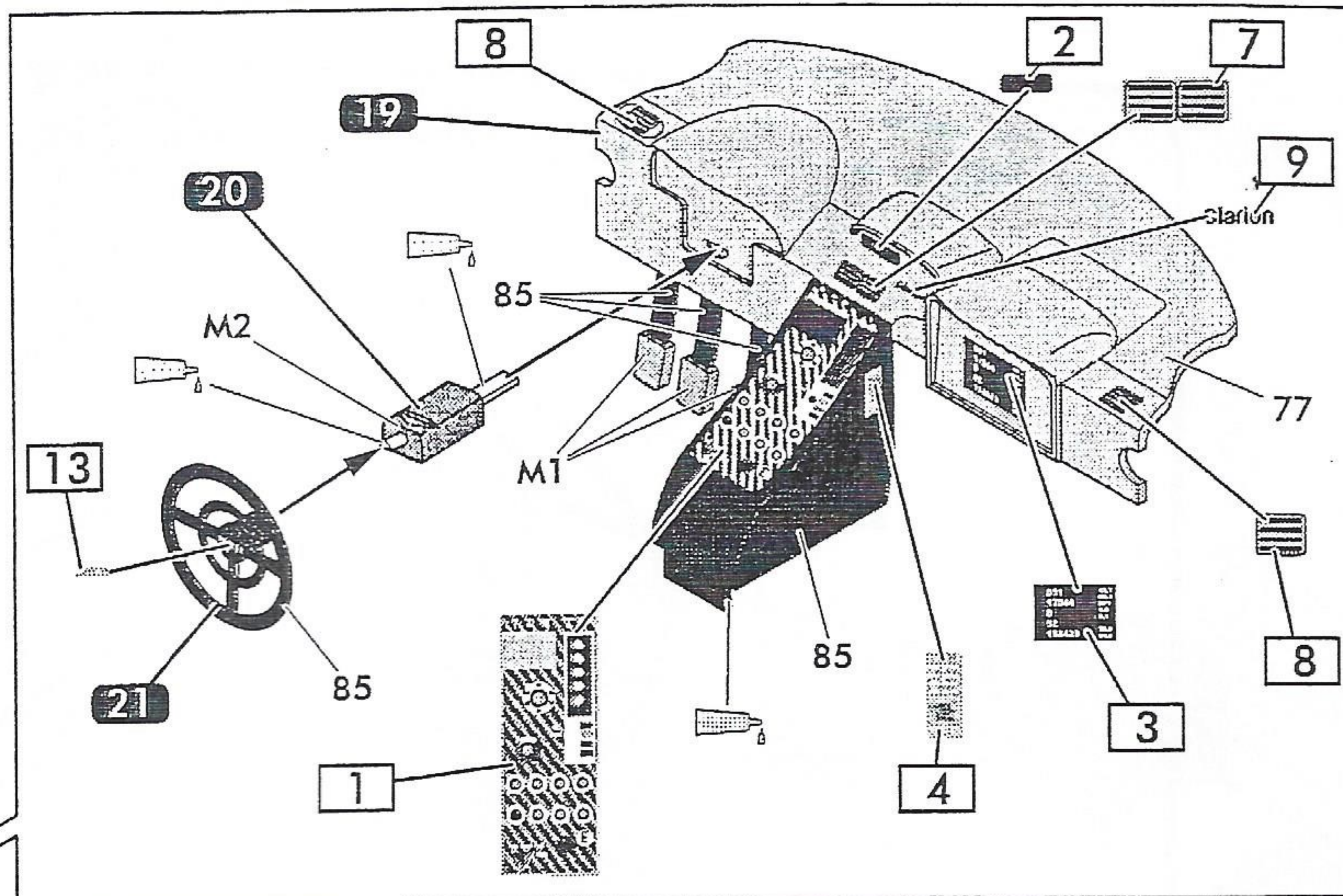
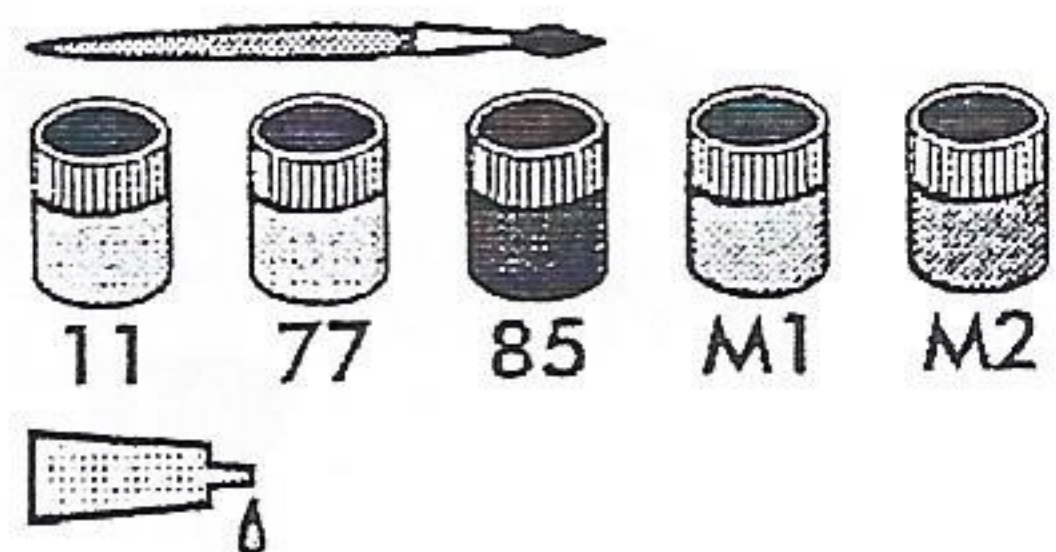
7



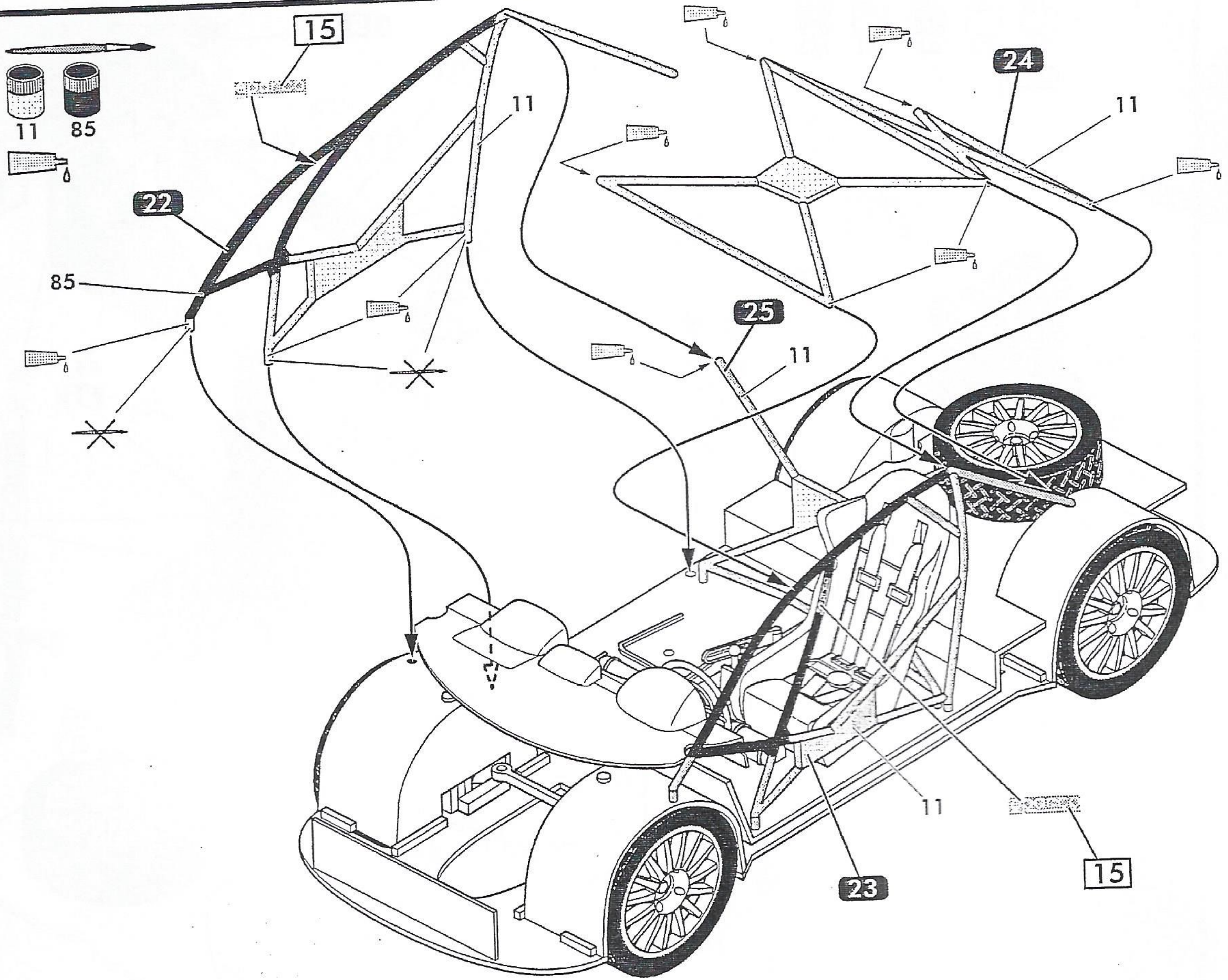
8



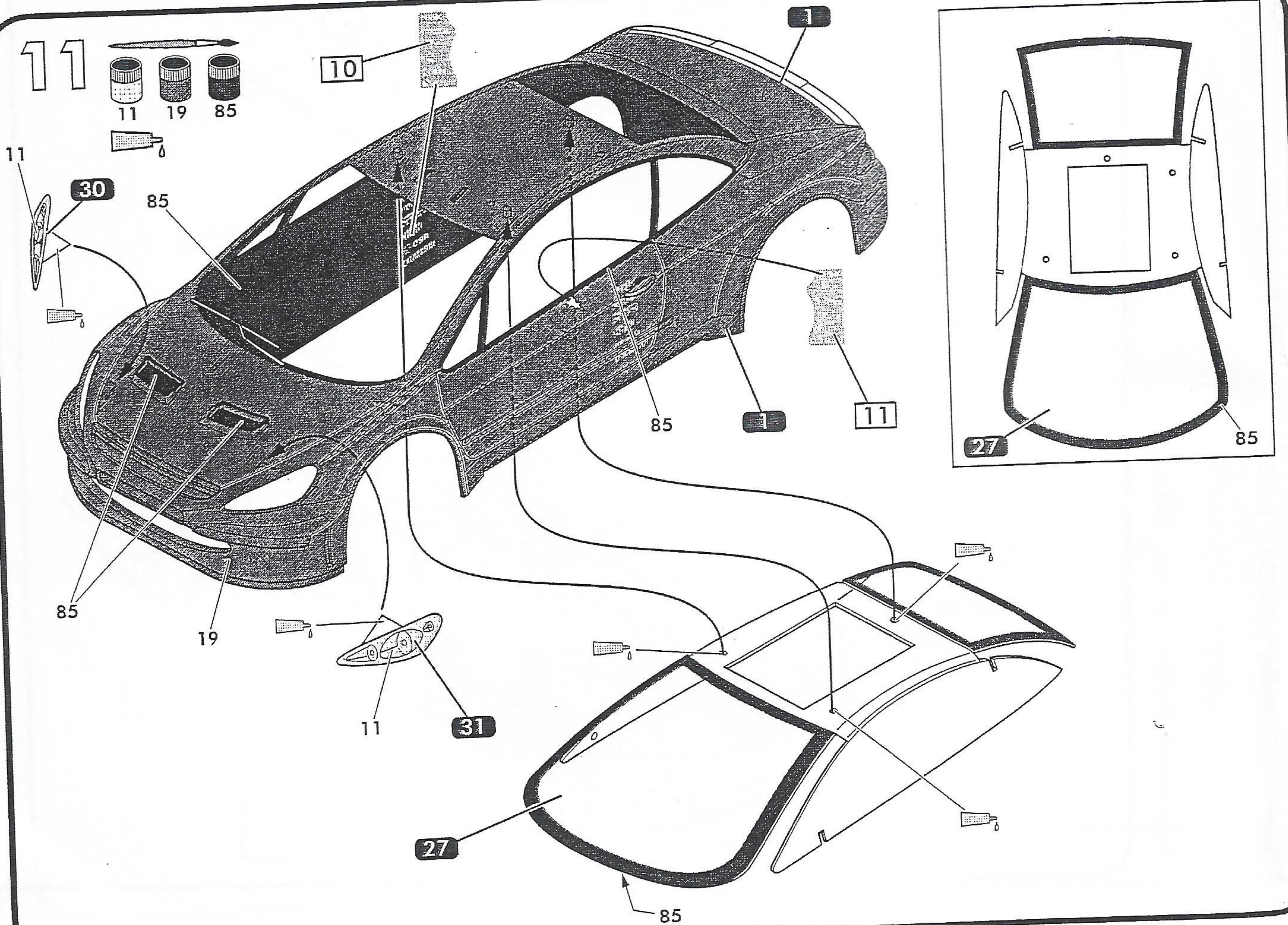
9



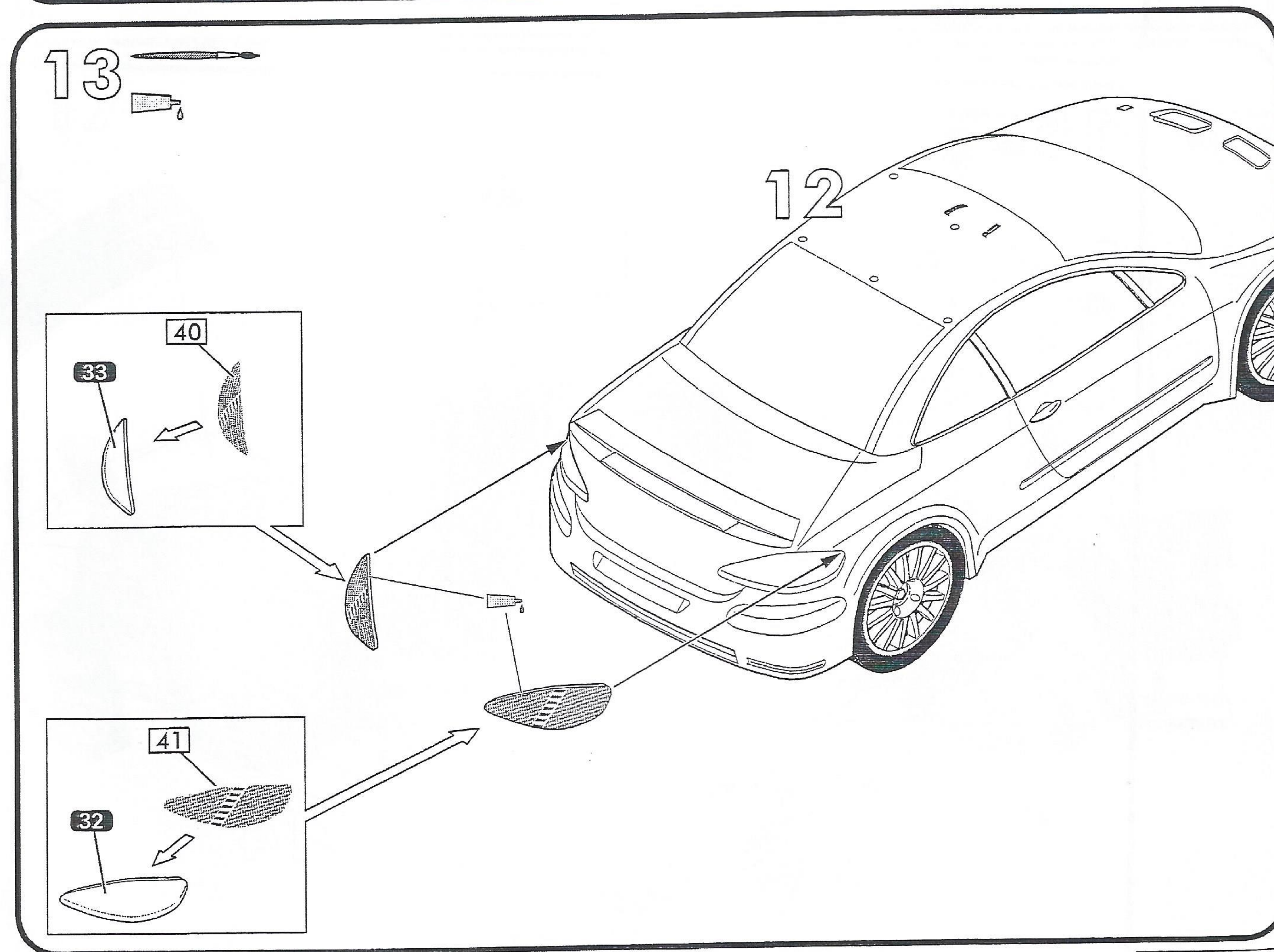
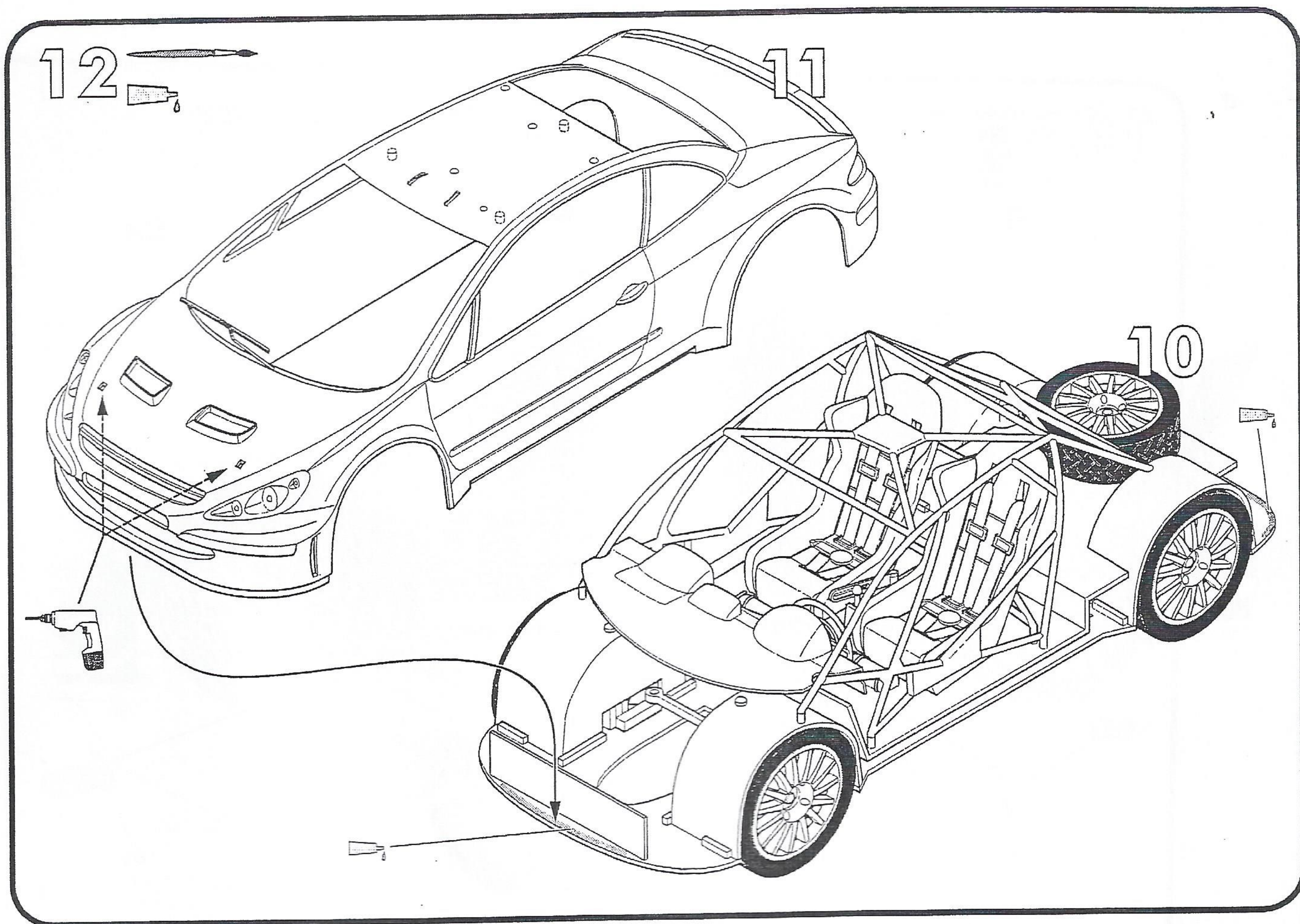
10



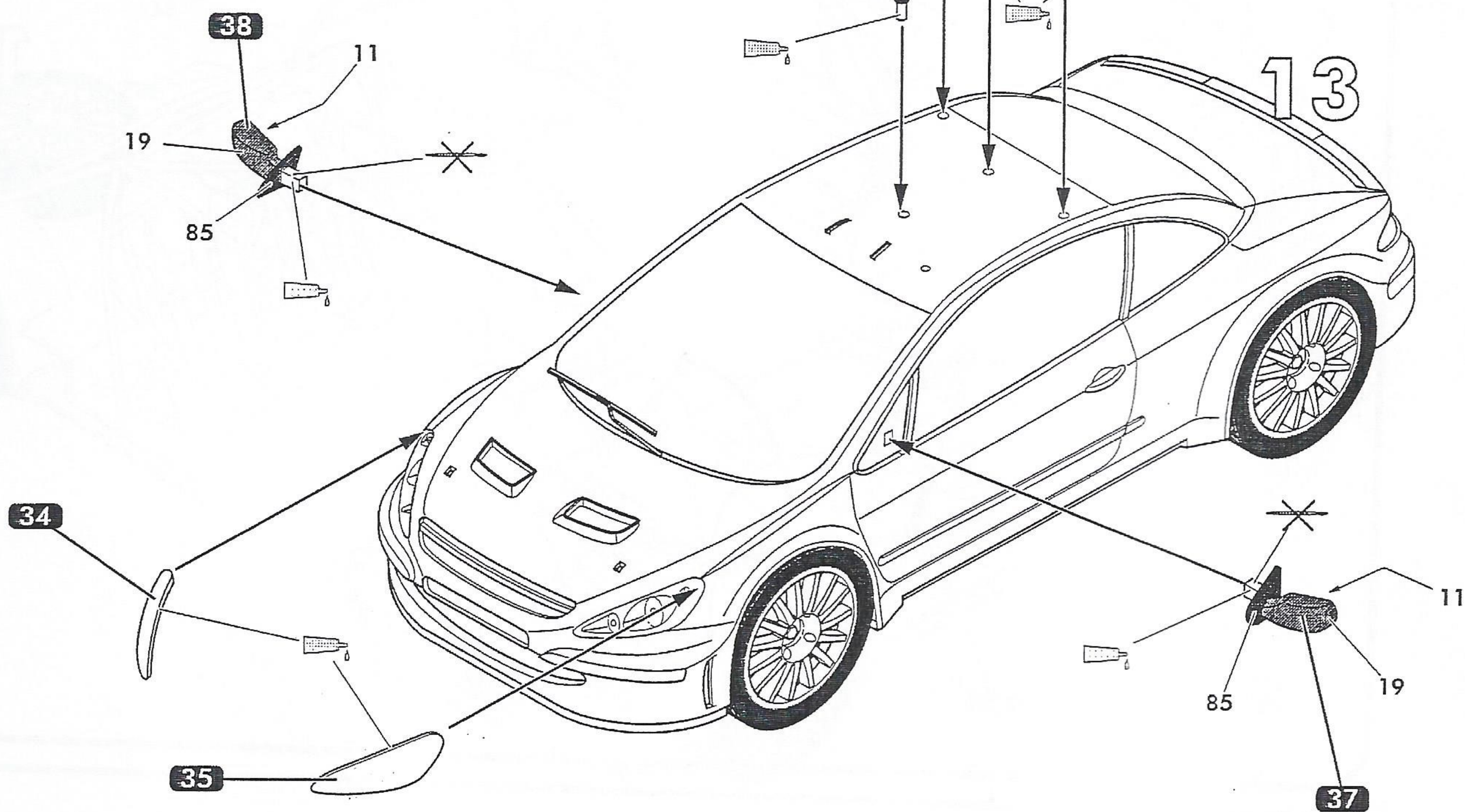
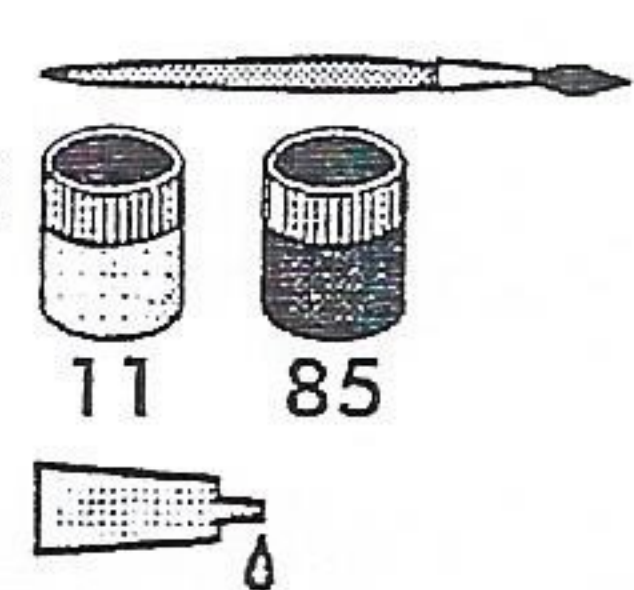
11



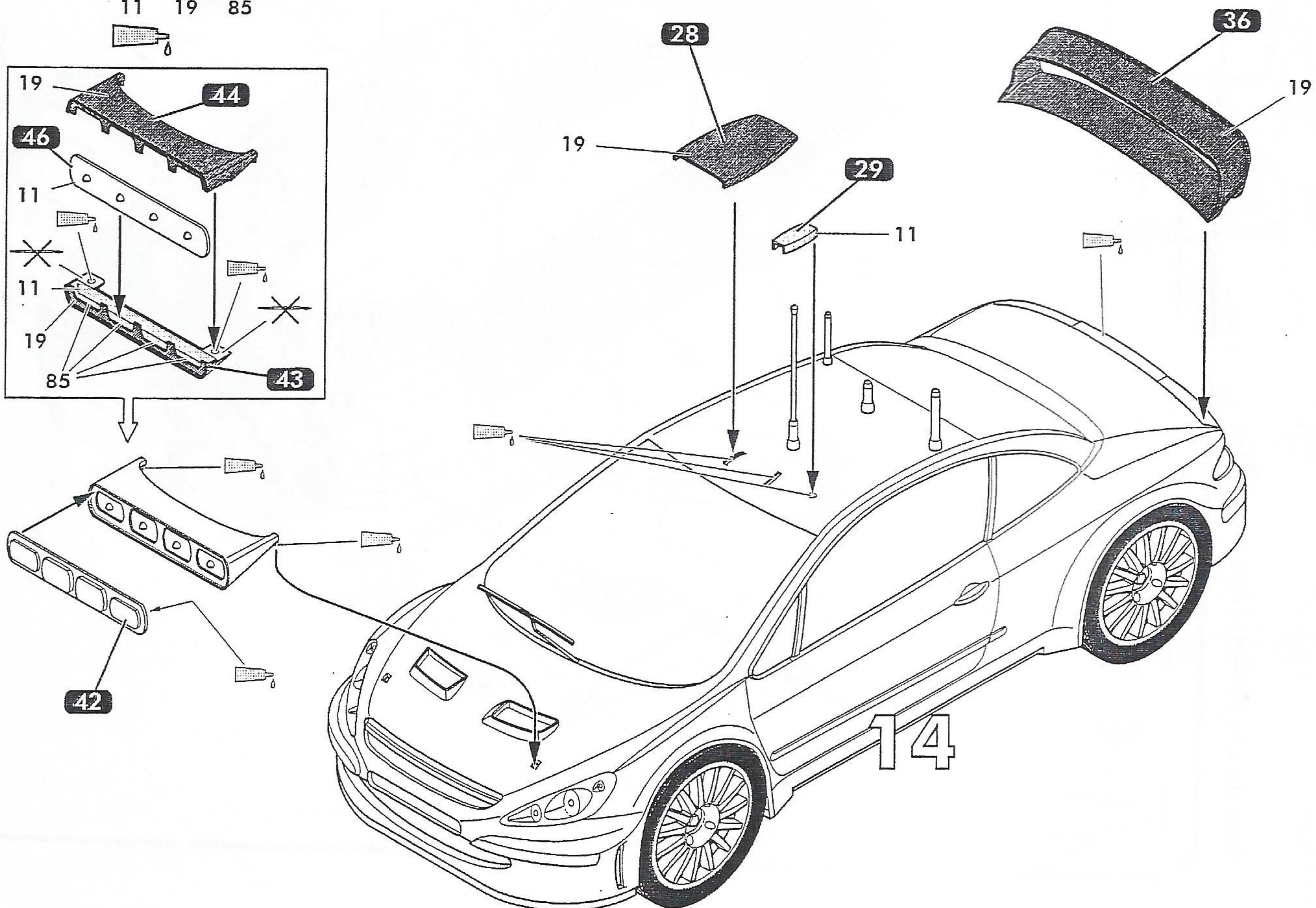
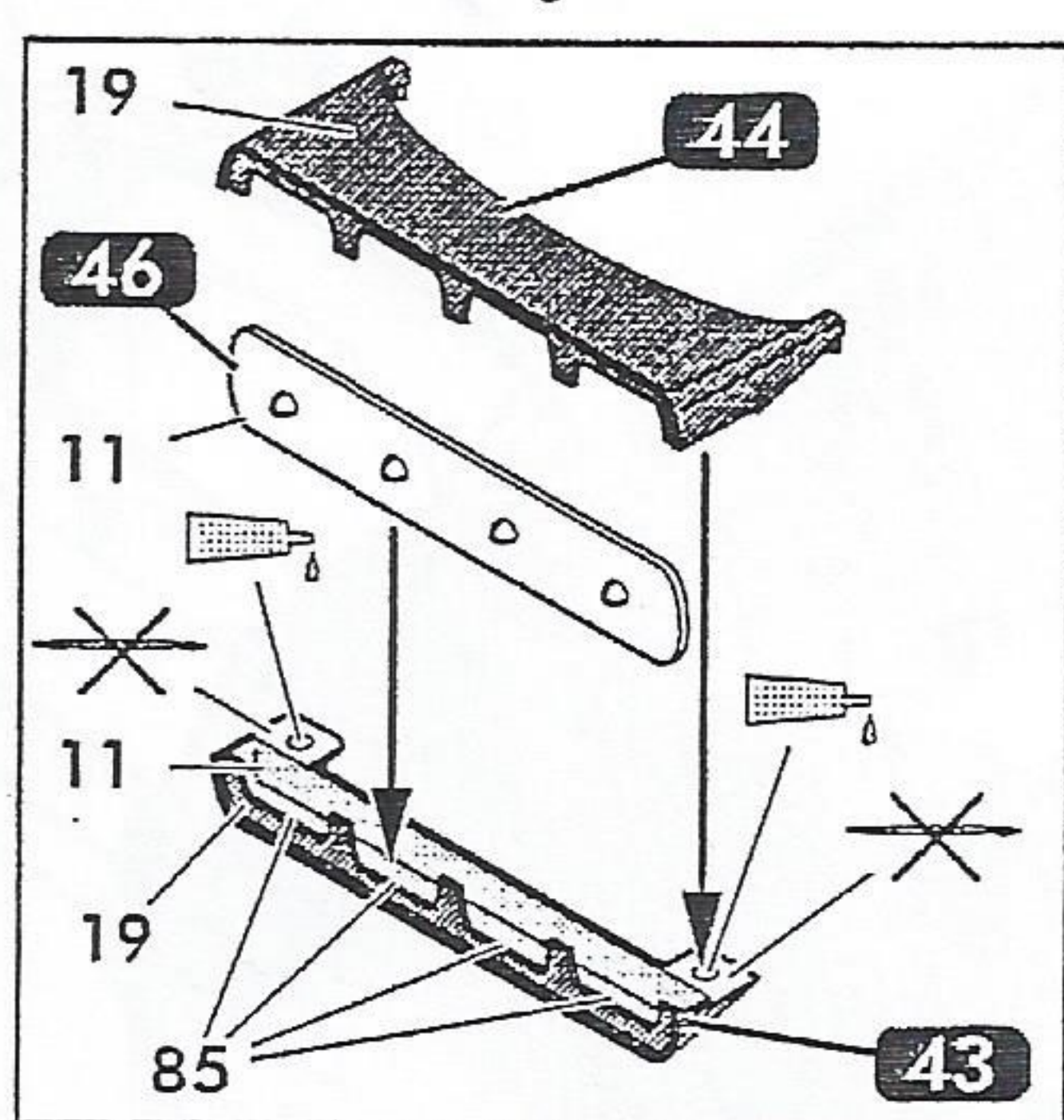
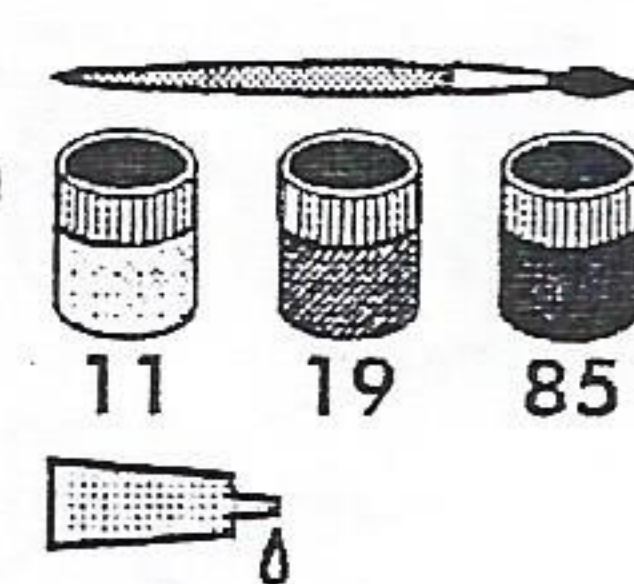
12



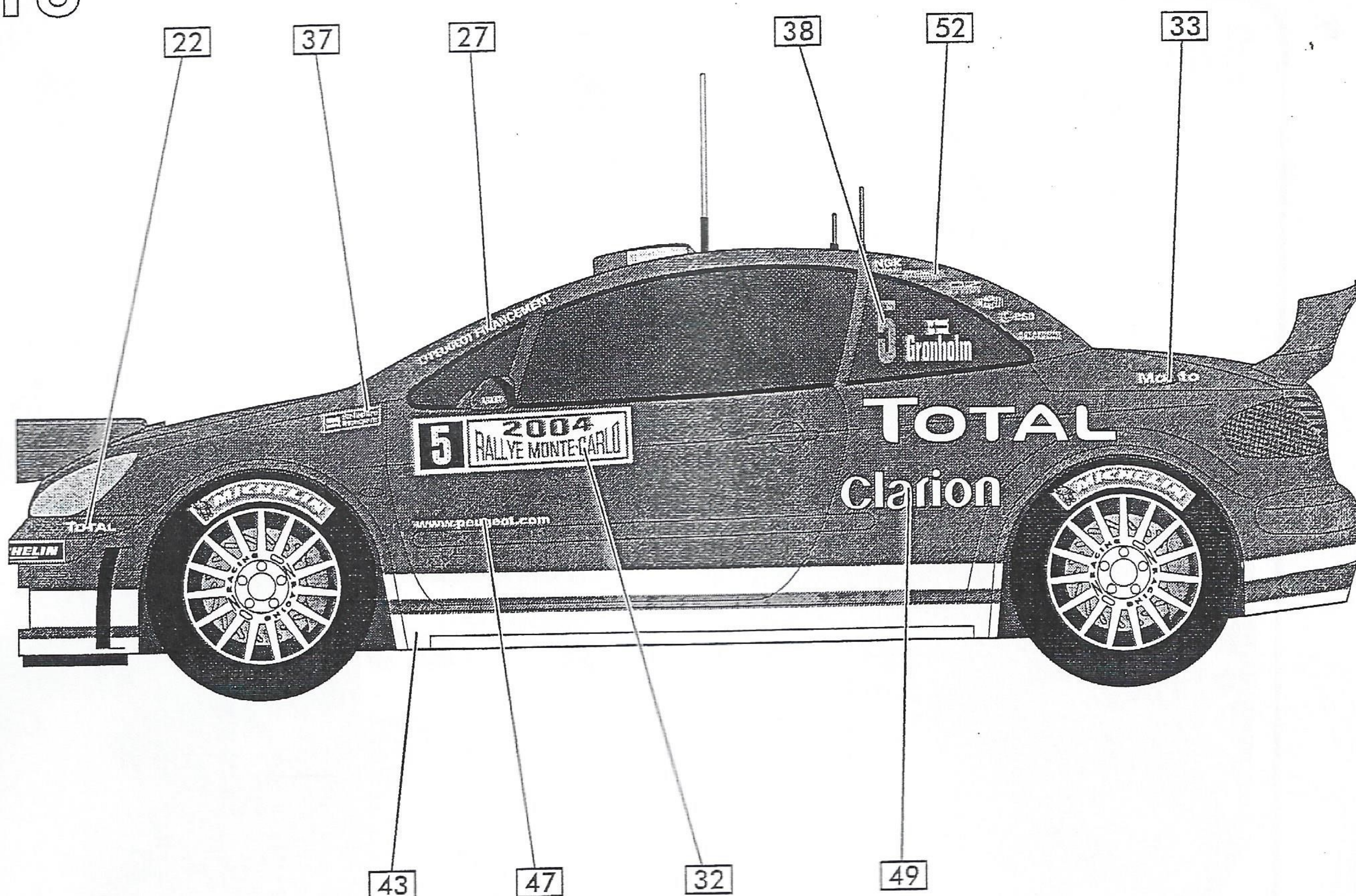
14



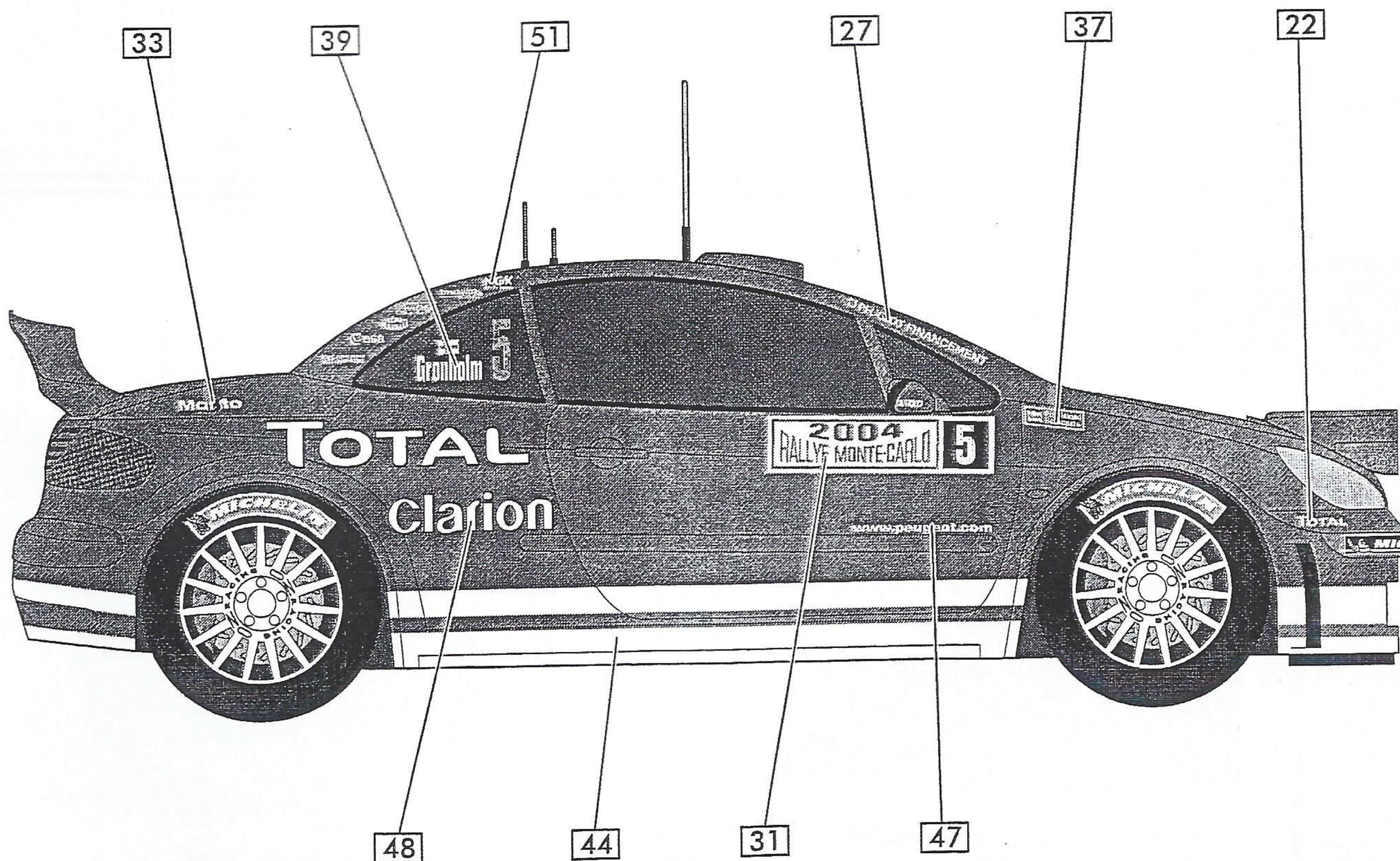
15



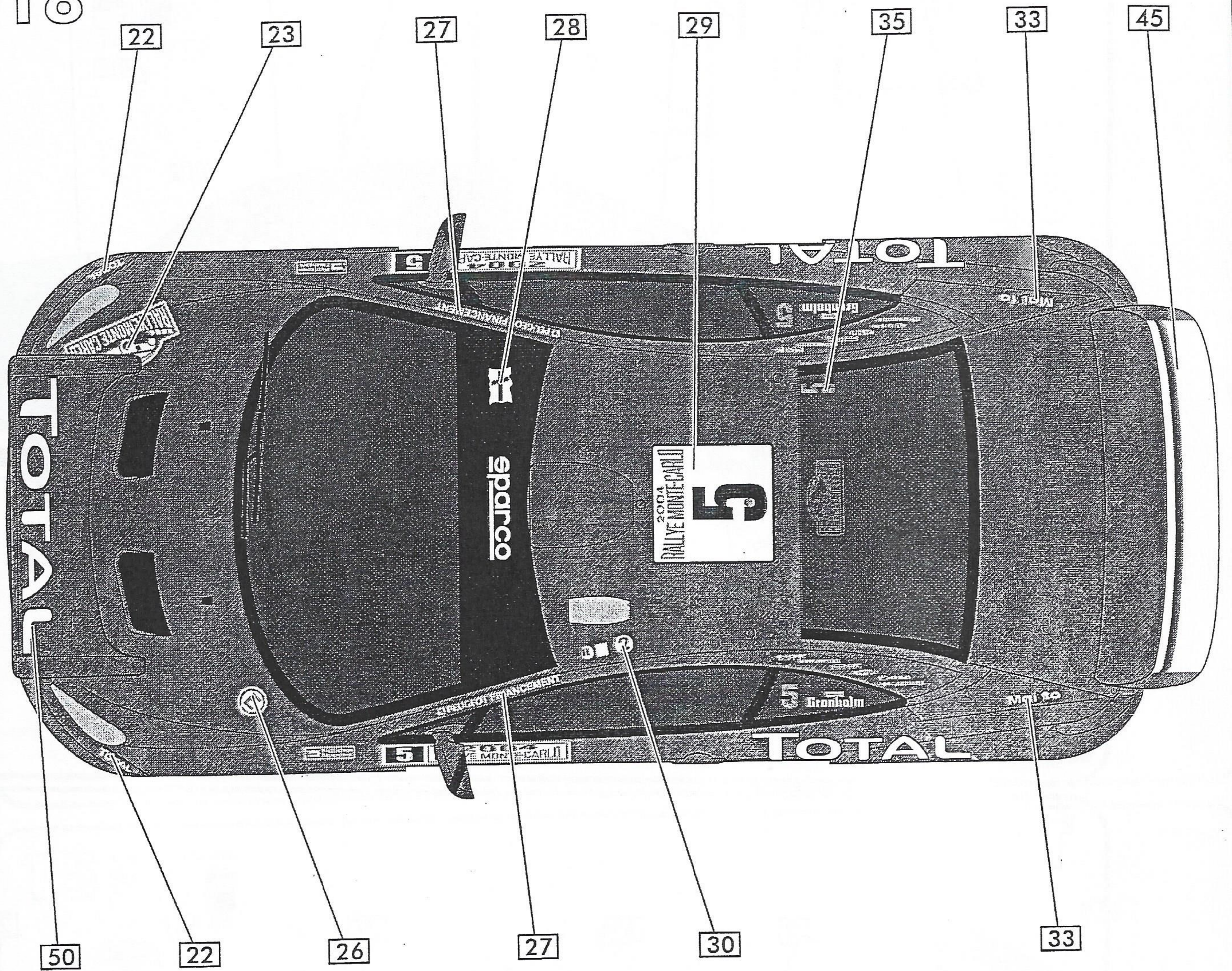
16



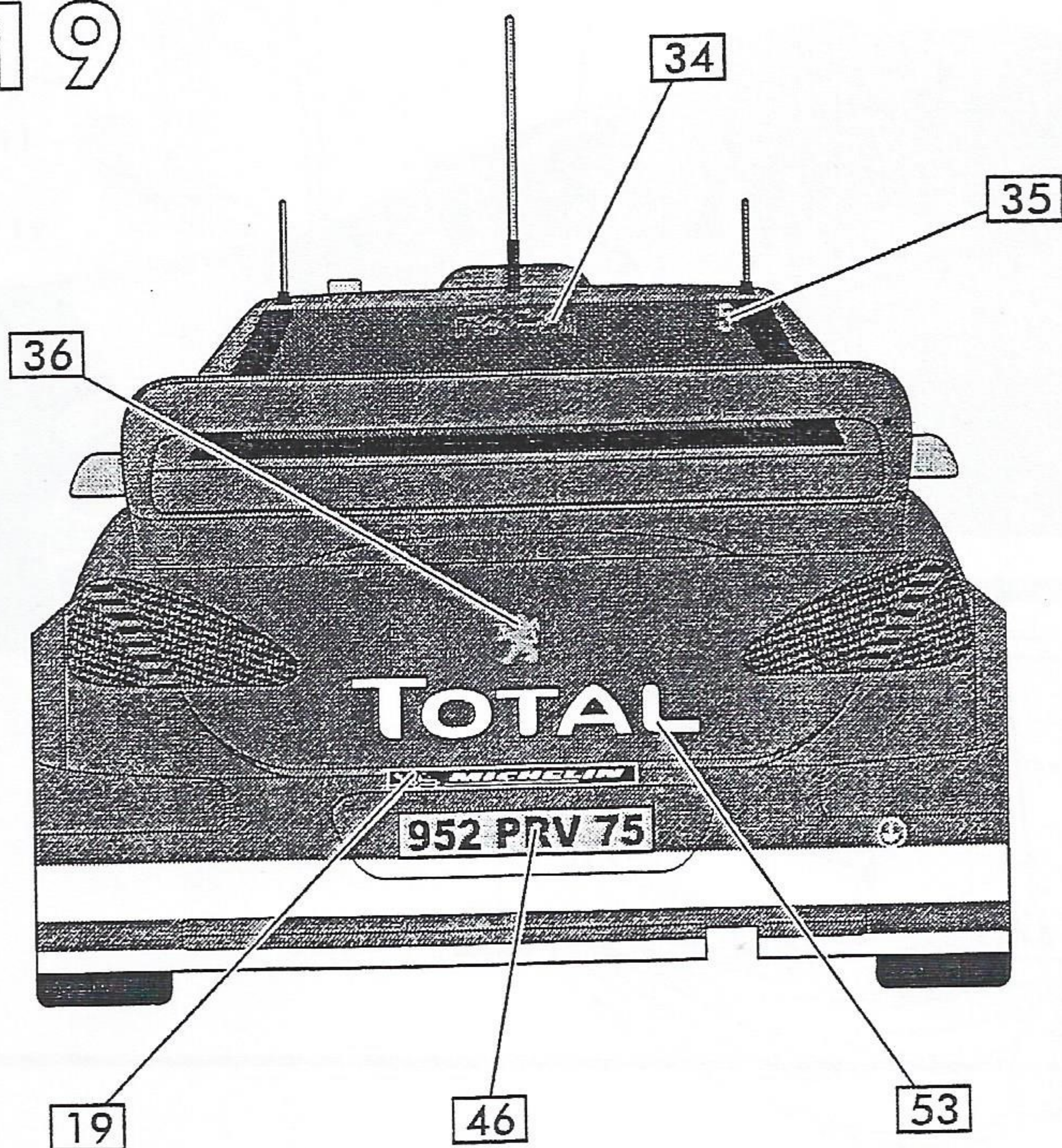
17



18



19



20

