

4ΤΡΟΧΑ



€5,50

**ΣΤΗΝ ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ
ΜΕ ΤΗΝ PORSCHE
BOXSTER SPYDER**

NEA

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ

►BMW X6M - MERCEDES BENZ E63 AMG ►FIAT 500C 1.4 DUALOGIC - MINI COOPER CABRIO 1.6
ΓΝΩΡΙΜΙΕΣ LAMBORGHINI GALLARDO LP 550-2 VALENTINO BALBONI ►CHEVROLET CAMARO SS ►KIA VENGA

HOT STUFF!

Ε.Δ.
ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ
ΤΟΥ ΜΟΝΤΕ
ΚΑΡΛΟ

**SCIROCCO R
MEGANE R.S.**



www.4troxoi.gr
472
9 771105 128005 01



ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΕ ΤΟ
ultimate

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΤΟΣ 404 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2010



GENERATION R!

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ

- ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 28 Νοεμβρίου 2009
- ΧΥΤΟΚΟΝΗΤΟ: Peugeot 207 R3T
- ΠΑΙΡΟΥΜΕ: Δημήτρης Αμαξόπουλος-Μίνως Μασχίδης
- ΣΙΑΔΡΟΜΗ: Μελιόβι-Φίλο-Πόντικας-Φυλά
- ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ: 207,60



ΜΕ ΡΕΥΓΕΟΤ 207 R3T ΣΤΙΣ Ε.Δ. ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ ΠΑΛΑΔΙΟ

Το WRC αλλάζει μορφή, και το Peugeot 207 R3T του Δημήτρη Αμαξόπουλου που είδαμε στις Ε.Δ. του 30ού Ράλλυ Παλάδιο μας ταξιδεύει στην επόμενη ημέρα του αγαπημένου μας θεσμού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ ΘΑΝΟΣ ΚΑΙΣΠΟΥΛΟΣ — |





Η συμμετοχή του Δημήτρη και Μίνωα στο Ράλλυ Παλάδιο έγινε πραγματικότητα και με την υποστήριξη-βοήθεια της Peugeot Γκάλλο Α.Ε.



Cur = Μονόδρομος!

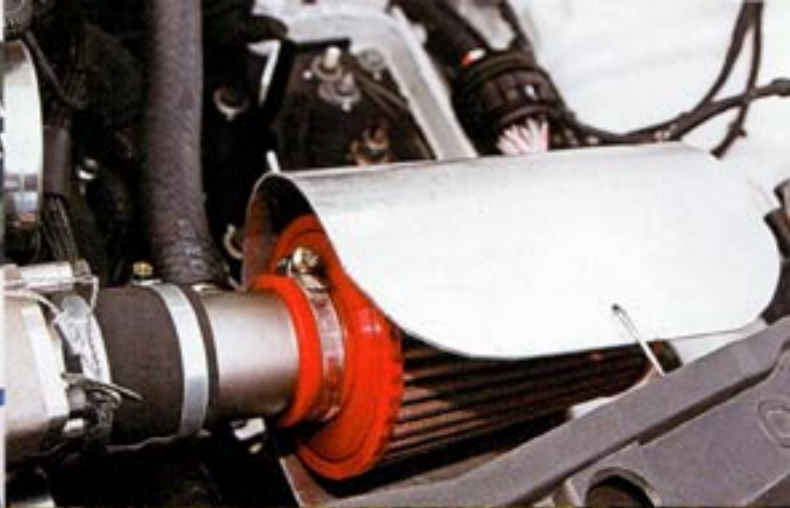
Δεν πρόκειται να σας αναλύσουμε για ακόμα μία φορά τη σπουδαιότητα και τη σημασία των αγώνων Ενιαίας μορφής, ζητήματα δεδομένα. Αυτό που εξετάζουμε είναι το γεγονός ότι μέσα από τη συγκεκριμένη διαδικασία προκύπτουν αγωνιστικές κατασκευές που, εκτός από τη δεδομένη δυνατότητα συμμετοχής τους στους αγώνες, μπορούν και παρέχουν κοινή ευχαρίστηση. Κάπως έτσι προέκυψε και το 207 R3T μέσα από τα εργαστήρια της Peugeot Sport. Όπως μας εξήγησε και ο Δημήτρης Αμαξόπουλος... τυχερός ιδιοκτήτης του 207 R3T, το RC ήταν το βασικό συστατικό της συνταγής. Το συγκεκριμένο μοντέλο, ελέω ηλαιοίου, αποτελεί εξαιρετική βάση, και οι αλλαγές είναι περιορισμένες, με αποτέλεσμα το κόστος να παραμένει σε λογικά επίπεδα.

Η **μεταμόρφωση** του RC ξεκινά με την τοποθέτηση του κλωβού ασφαλείας πολλαπλών σημείων αλλά και με τις ενισχύσεις του αμαξώματος. Στο κεί που επιμελείται η Peugeot Sport. Ξερά παίρνει ο 1.600άρης **κινητήρας** άμεσου ψεκασμού. Τοποθετούνται νέοι εγκέφαλοι της Magneti Marelli, διαφοροποιημένο φίλτρο αέρα και εξάτμιση της Peugeot Sport, με αποτέλεσμα η ιπποδύναμη να αυξάνεται από τους 175 ίππους της έκδοσης παραγωγής στους 180 στις 6.500 σ.α.λ. Την ίδια ώρα ο κόφτης μετατοπίζεται στις 6.700 σ.α.λ. Σημαντικότερη, όμως, είναι η αλλαγή που έχουμε στη ροπή, αφού από τα 24,5 κχλμ. ακορφαλώνει στα 30 κχλμ., στοιχείο που εντέλει κάνει τη διαφορά στις ειδικές διαδρομές. Στο **σύστημα μετάδοσης** νέο είναι το καβούτι ταχυτήτων 6 σχέσεων της Peugeot Sport, το οποίο να μην είναι σε διάταξη 1-2, αλλά ασυνκρόνιστο, επιτρέποντας την αλλαγή χωρίς χρήση συμπλέκτη, ενώ τοποθετείται και μπλοκ διαφορικό. Στον τομέα της **ανάρτησης**, τα αμορτισέρ και τα ελατήρια είναι διαφοροποιημένα και φέρουν (και αυτά) την υπογραφή της Peugeot Sport, παρέχοντας όμως τη δυνατότητα ρύθμισης μόνο ως προς το ύψος, την ώρα που έχουμε και διαφορετικά ψαλίδια με πιο ανθεκτικά σνεμπλάκ. Τέλος, αναφορικά με το **σύστημα πέδησης**, τα φρένα ανήκουν στην AP Racing, με 4πίστονες δογκάνες εμπρός σε δίσκους διάστασης 325 κχλτ. και μονοπίστονες πίσω σε διάσταση 249 κχλτ., ενώ υδραυλικό είναι το χειρόφρενο.

Η αγωνιστική χρονιά που ξεκινά σε λίγες εβδομάδες θα είναι με βεβαιότητα πλέον η τελευταία του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ράλλυ με τη μορφή που το γνωρίζουμε έως σήμερα. Από το 2011 και έπειτα τα αυτοκίνητα προδιαγραφών WRC θα περάσουν στο χρονοντούλαπο της ιστορίας, όντας, μαζί με τα... τέρατα του Gr. B, μία από τις πλέον εντυπωσιακές κατηγορίες που γνώρισε ο θεσμός. Η επόμενη ημέρα είναι πιο συνδεδεμένη με τα αυτοκίνητα προδιαγραφών S2000, εφοδιασμένα όμως με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα άμεσου ψεκασμού και χωρητικότητας 1.600 κ.εκ. Μέχρι αυτήν τη στιγμή καμία εταιρεία δεν έχει κατασκευάσει αντίστοιχο σύνολο, με αποτέλεσμα η παρουσία του αγωνιστικού Peugeot 207 RC με τον κωδικό «R3T» να αποτελεί για πολλούς μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για... ρίξουμε μια ματιά στο μέλλον. Γεγονός που αποκτά ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον, αφού ένα λευκό 207 R3T, με την υποστήριξη της Peugeot Γκάλλο Α.Ε., βρέθηκε στη χώρα μας, και συγκεκριμένα στις ασφαλινές ε.δ. του Ράλλυ Παλάδιο, με το μετρ του είδους, Δημήτρη Αμαξόπουλο, στα πηδάλια, και το Μίνωα Μικελάκη στο δεξί μπράκει. Φυσικά, δε χάσαμε την ευκαιρία να γνωρίσουμε καλύτερα το νέο όπλο της γαλλικής εταιρείας...

“ Το Peugeot 207 με τον κωδικό «R3T» αποτελεί για πολλούς μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για να... ρίξουμε μια ματιά στο μέλλον. ”





Ο 32χρονος Δημήτρης Αμοξόπουλος ενισχύθηκε για πρώτη φορά στους αγώνες το 1997 συμμετέχοντας στις Αναβάσεις. Χωρίς «οικογενειακό προβάδισμα» που να τον σπρώχνουν στο χώρο, παρά μόνο με τη δική του τρέλα, βρέθηκε να μετατρέπει σε αγωνιστικό το μέχρι τότε καθημερινό αυτοκίνητό του. Έτσι, απλά. Από την πρώτη στιγμή διακρίθηκε για την ταχύτητά του στην όδοι με τη μπίλε Peugeot 106, ενώ τα τελευταία χρόνια μας εκπροσωπεί επίσημα στο εξωτερικό, συμμετέχοντας σε αγώνες Trophee στη γερμανική Ιταλία και σημειώνοντας νίκες!



Καμία σχέση!

Ελέω προδιαγραφών, και με δεδομένο το γεγονός ότι πρόκειται για αυτοκίνητο που ξεκίνησε τουλάχιστον ως αυτοκίνητο αγώνων Ενιαίας μορφής, η πρώτη μας απορία είχε να κάνει με το κατά πόσο το 207 R3T θα μπορούσε να χαρακτηριστεί καθαρόαιμο της κατηγορίας Α. Καταρχήν, αναμφίβολα, είναι όμορφο. Η μικρή απόσταση από το έδαφος, σε συνδυασμό με τις λευκές ζάντες διάσπασης 17 ιντσών της EVO Corse-Fondmetal αλλά και τα... χρώματα του πολέμου, αλλάζει την εικόνα του Peugeot, χαρίζοντάς του σαφώς περισσότερο αγωνιστικό χαρακτήρα. Ανοίγοντας την πόρτα του εσωτερικού συναντά κανείς μόνο τα απολύτως απαραίτητα, σαφώς και για λόγους μείωσης βάρους. Στο κέντρο δεσπόζει το κάθετα τοποθετημένο υδραυλικό χειρόφρενο, την ώρα που όλη η κονσόλα είναι καλυμμένη με επένδυση.

Βολεύομαστε στα κορυφαία Sparco με τα μεγάλα «αυτιά», την ώρα που ο Δημήτρης Αμαξόπουλος θέτει τον κινητήρα σε ζωή βρισκόμενος στη θέση του οδηγού. Εκπληξη πρώτη: Ο ήχος! Χωρίς δυσκολία το «207» θα μπορούσε να βγάλει έγκριση τύπου μοντέλου παραγωγής, αφού μοιάζει σπίναν να ξεπεράσει τα όρια εκπομπής ήχου, κάτι που μας αναφέρει και ο Δημήτρης χαμογελώντας: «Η απουσία του ήχου είναι κάτι που έχει κάνει εντύπωση τόσο στους αγωνιζόμενους όσο και στους θεατές». Και σε εμάς είναι η αλήθεια...! Εκπληξη δεύτερη: Η ροπή και ο τρόπος με τον οποίο αναγκάζεται ο οδηγός να κινηθεί. Περισσότερο θυμίζει Mitsubishi Lancer όποιος γενιάς, παρά το βασικό ανταγωνιστή του, Citroen C2 R2 Max. Από τις 1.500 σ.α.λ. ο κινητήρας αποδίδει γραμμικά, χωρίς εκρήξεις, με τον οδηγό να αλλάζει αρκετά νωρίτερα από τον κόφτη, περίπου στις 5.500 σ.α.λ. Ουσιαστικά, ο χειριστής έχει ένα μικρό διαθέσιμο φάσμα στροφών στη διάθεσή του, με αποτέλεσμα τη συχνή αλλαγή σχέσεων, γεγονός που καθιστά αυτό το «207» ιδιαίτερο και διαφορετικό.

«Είναι πραγματικά ένα διαφορετικό αυτοκίνητο. Το γεγονός ότι είναι προσθιοκίνητο τούρμπο το κάνει ξεχωριστό από μόνο του, με τη ροπή να του χαρίζει αυτήν την ιδιαιτερότητα».

Αυτό, φυσικά, έχει αντίκτυπο στην οδική συμπεριφορά αλλά και στις απαιτήσεις που έχει από τον οδηγό. Με λίγα λόγια, ξεχάστε ό,τι ξέρατε από τον τρόπο οδήγησης αντίστοιχων προσθιοκίνητων κατασκευών. Καταρχήν, η υψηλή τιμή της ροπής στους εμπρός τροχούς έχει ως αποτέλεσμα το έντονο σπινάρισμα, το οποίο ο οδηγός πρέπει με κάθε τρόπο να αποφεύγει, αφού μεταφράζεται σε καμένα δευτερόλεπτα. Ξαν να μη φτάνει αυτό, η επιλογή της σωστής σχέσης στο κιβώτιο στις κλειστές στροφές μοιάζει με σπαζοκεφαλιά, αφού είναι δεδομένο ότι με τη ροπή που διαθέτει το σύνολο των 1.600 κ.εκ. επιβάλλεται η χρήση μίας μεγαλύτερης από το συνηθισμένο, έτσι ώστε ο οδηγός να εκμεταλλευτεί τη ροπή από χαμηλά. Ακριβώς όπως σε ένα EVO... «Το «207» είναι ένα καινούργιο αυτοκίνητο, από το οποίο ελάχιστοι έχουν εμπειρία» μας λέει χαρακτηριστικά ο Δημήτρης Αμαξόπουλος. «Μοιάζει περισσότερο με ένα δίκιμπο Lancer EVO. Ένα πρόβλημα που έχει είναι η χρήση της ανάρτησης Peugeot Sport, η οποία ρυθμίζεται μόνο καθ' ύψος, και ουσιαστικά αυτός είναι ο λόγος που δεν έχουμε βρει τρόπο να ξεπεράσουμε το σπινάρισμα. Παρ' όλα αυτά, διαθέτει ένα πολύ καλό αμάξιμο, αρκετά φαρδύ, το οποίο το καθιστά προοδευτικό και φιλικό. Αυτή είναι και η μεγάλη διαφορά του σε σχέση με το κοντό και σαφώς πιο νευρικό C2 R2».

»»»

“ Το Peugeot είναι ένα ιδιαίτερο αυτοκίνητο, το οποίο έχει τελείως διαφορετική φιλοσοφία από αντίστοιχες κατασκευές της κατηγορίας. ”



Από εκεί και πέρα, ο συνδυασμός «φρένο-σύστημα διεύθυνσης-καβώτια» ικανοποιεί απόλυτα το Δημήτρη Αμοξόπουλο. «Τα φρένα αποδίδουν πολύ καλά, χωρίς να δείχνουν εύκολα σημάδια κόπωσης. Αντίστοιχο επίπεδο είναι το καβώτιο, το οποίο έχει πολύ καλή αίσθηση, ενώ το γεγονός ότι είναι ασυγχρόνιστο επιτρέπει την αλλαγή ταχυτήτων χωρίς συμπλέκτη. Τέλος, αξίζει να σημειώσουμε ότι πολύ καλή αίσθηση και πληροφορότητα παρέχει και το σύστημα διεύθυνσης, παρά το γεγονός ότι είναι ηλεκτρικό, αφού έχει διαφορετική χαρτογράφηση από το μοντέλο παραγωγής. Ειδικά σε σχέση με το C2 R2, και άρα το Μακ, που έχει υδραυλική κρεμαγιέρα, το τιμόνι του «207» είναι πολύ καλύτερο σε αίσθηση και ακρίβεια». Βρισκόμενοι στο εσωτερικό του «207», συνειδητοποιούμε του λόγου το αληθές. Το Peugeot είναι όντως ένα ιδιαίτερο αυτοκίνητο, το οποίο έχει τελείως διαφορετική φιλοσοφία από αντίστοιχες κατασκευές της κατηγορίας. Σε κάθε περίπτωση, όμως, το σημαντικότερο πλεονέκτημα είναι το εξαιρετικό πλαίσιο και το φορτίο σρόξωμα. Αυτά τα δύο στοιχεία προσφέρουν τη σιγουριά στο χειριστή να πιέσει στα πολύ γρήγορα κομμάτια, κάνοντας εντέλει τη διαφορά, αφού δύσκολα θα τον προδώσει αλλά και -το σημαντικότερο- θα τον τρομάξει. Μάλιστα, την ώρα που η οδηγική ευχαρίστηση είναι υψηλού επιπέδου, αντίστοιχο με της κατασκευής. Και όλα αυτά με το κόστος να κυμαίνεται από τα 50.000 έως τα 60.000 ευρώ, περιλαμβάνοντας και την αγορά του αυτοκινήτου. Τιμή, ωστόσο, τσοκτερή, ειδικά στους δύσκολους καιρούς που διανύουμε. >>>



Αλλαγές στα σημεία σε επένδυο τόσο κινητήρα όσο και συστήματος μετάδοσης και ανάρτησης καταφέρνουν να μεταμορφώσουν το «207» σε... ποδηγική μηχανή, όπως αποδείχθηκε στις ειδικές διαδρομές του Ράλι Παλδόια, ικανή για τη νίκη σε επένδυο F2.



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ PEUGEOT 207 R3T

- >ΚΥΒΙΣΜΟΣ: 1.598 κ.κ.
- >ΜΕΓ. ΙΣΧΥΣ: 180 ίπποι
- >ΜΕΓ. ΡΟΠΗ: 30,0 κ/γρ.
- >ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΕΜΠΡΟΣ: Γόνατο ΜονΦέρσον, αντισυρτητική
- >ΠΙΣΩ: Ημιόκομπτος ελκωνας
- >ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ: Αεριοζώνιοι δίσκοι 325 κ/στ.
- >ΠΙΣΩ: Αεριοζώνιοι δίσκοι 249 κ/στ.
- >ΕΛΑΣΤΙΚΑ: 200/50/17
- >ΜΗΚΟΣ ΧΑΛΑΤΟΣ: 4.030 κ/1.720 κ/στ.
- >ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ: 2.540 κ/στ.
- >ΒΑΡΟΣ: 1.120 κ/στ.

