

Pikes Peak ruft



4.301 Meter – höher als Pikes Peak führt kein Bergrennen hinauf. Als Pikes-Peak-Variante wird der Peugeot 208 T16 vom Löwen zum Biest. Peugeot hat den seit 1916 ausgefahrenen Klassiker bereits zweimal gewonnen Rallye-Allradler, Sportwagenprototyp, GT-Bolide oder Tourenwagen – der neunmalige Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb ist ständig auf der Suche nach neuen Herausforderungen. Sein neues Ziel: Am Lenkrad des speziell für diese Veranstaltung von Peugeot Sport aufgebauten 208 T16 Pikes Peak das berühmteste und

höchstgelegene Bergrennen der Welt zu gewinnen, den Pikes Peak International Hill Climb am 30. Juni 2013. Für Peugeot wäre es eine Rückkehr aufs Siegerpodest, die Löwenmarke hat diese bedeutende Motorsportveranstaltung bereits 1988 und 1989 mit dem 405 T16 für sich entschieden.

Als Peugeot den Pikes-Peak-Einsatz vor drei Wochen bekannt gab, verbreitete sich die Nachricht wie das berühmte Lauffeuer in der Motorsportwelt und auch darüber hinaus. Jetzt ging das aufregende Projekt, das im November beschlossen wurde und erst im Februar unterschriftsreif war, in seine nächste Phase: Der Peugeot 208 T16 Pikes Peak, mit dem Sébastien Loeb den Gipfel siegreich ersteürmen will, wurde enthüllt.

Die Klasse „Unlimited“, in der der kompakte Allradler aus Frankreich antreten wird, gab den Technikern von Peugeot Sport viel Spielraum bei der Entwicklung des Autos. Und dieser wurde auch genutzt, um den einzigartigen Anforderungen von Pikes Peak mit seinen vielen Kurven und der dünnen Luft in bis zu 4.301 Metern Höhe gerecht zu werden.

Rassig, aber auch wild und aggressiv sieht der heute erstmals gezeigte Peugeot 208 T16 Pikes Peak aus – und dennoch sind Ähnlichkeiten zum Serienmodell, das die neue Formensprache von Peugeot transportiert, unverkennbar. „Das Pikes-Peak-Auto hat etwas von einem Biest“, findet Michael Trouvé, der im Styling-Center von Peugeot zusammen mit Attila Bocsi für die Erscheinung des 208 T16 Pikes Peak verantwortlich ist. „Die technischen Anforderungen dieses sehr speziellen Rennens spiegeln sich auch in der Form wieder. Die erforderliche Breite und Höhe, aber auch die Positionen der Räder und des Motors veränderten die Form des 208 ins Extreme. Wie im Motorsport üblich spielte die aerodynamische Effizienz eine große Rolle bei der Formgebung.“ Der Heckflügel des Peugeot 208 T16 Pikes Peak stammt vom erfolgreichen Sportwagen-Prototypen 908, vorn sorgt ein großzügig dimensionierter Frontsplitter für Abtrieb.

Loeb durch Vatanens Sieg im Peugeot zum Pikes-Peak-Fan geworden

Bei der Entwicklung des 208 T16 Pikes Peak profitierte Peugeot auch von den Erfahrungen, die die Löwenmarke bei ihren Pikes-Peak-Siegen 1988 und 1989 durch Ari Vatanen und Robby Unser gesammelt hat. Zu den vielen Motorsport-Enthusiasten, die bei Vatanens Fahrt zum Sieg im Dokumentarfilm „Climb Dance“ (<http://www.peugeot-sport.com/fr/endurance/dossier-15-2--video-climb-dance-avec-ari-vatanen.html>) mitfieberten, zählte auch Sébastien Loeb. Der 39 Jahre alte Franzose aus dem Elsass hat sich nach neun Titelgewinnen und einer fast zehnjährigen Dominanz der Serie von der Rallye-WM gelöst, um mehr Zeit zu haben, sich neuen Herausforderungen zu stellen. Neben seinem diesjährigen Engagement in der FIA-GT-Serie hat er es sich zum Ziel gesetzt, die 156 Kurven beim Pikes-Peak-Bergrennen ohne die

gewohnten Ansagen eines Beifahrers hinaufzustürmen. Dabei muss er mit seinem Peugeot 208 T16 Pikes Peak auf einer Länge von 20 Kilometern 1.500 Höhenmeter überwinden.

Pikes Peak: ein legendäres Rennen

Ein Goldfund löste im Juli 1858 einen Sturm auf die Colorado Mountains aus. Hunderttausende Edelmetall-Jäger suchten ihr Glück in der Region um den Berg Pikes Peak. Der Spuk war ähnlich schnell vorbei wie er begonnen hatte und die Natur eroberte die Berge zurück. Heute ist die Region ein Naturschutzgebiet. Aber einmal im Jahr wird die Ruhe gestört: Wie einst die Goldsucher erstürmen nun Motorsportler den Pikes Peak, um ihre Träume zu erfüllen.

1916 wurde das Bergrennen erstmals ausgetragen. Damit ist Pikes Peak das zweitälteste noch existierende Rennen in den USA nach den berühmten 500 Meilen von Indianapolis. Mit einem Startpunkt auf 2.800 Metern und einer Zielhöhe von 4.301 Metern ist das „Rennen in den Wolken“ auch das höchstgelegene der Welt. In der dünnen Höhenluft büßen die Triebwerke bis zu 30 Prozent ihrer Leistung ein. 2012 war die 20 Kilometer lange Strecke erstmals komplett asphaltiert. Und so verwundert es nicht, dass Rhys Millen (Hyundai Genesis Coupé) mit seiner Siegzeit von 9.46,164 Minuten einen neuen Rekord aufstellte. Damit war er rund doppelt so schnell wie der Premierensieger im Jahr 1916. Aktuell treten 150 Fahrer, verteilt auf mehr als 20 Klassen für Autos, Truck, Motorräder und Seitenwagen, bei der kurvigen Gipfeljagd an. Die wichtigste Kategorie ist die „Unlimited“-Klasse, in der auch Loeb mit seinem Peugeot T16 Pikes Peak mitmischt.

Bevor das Rennen startet, haben die Teilnehmer die Möglichkeit, auf der Strecke zu üben und sich die Route einzuprägen. Es darf aber immer nur auf Teilstücken gefahren werden. Alle 156 Kurven am Stück werden erst beim Rennen freigegeben.

Pikes Peak in Zahlen

- 156 Kurven
- 19,9 Kilometer lang
- Höhe des Starts: 2.865 Meter; Höhe des Ziels: 4.301 Meter
- 2011 unterbot Nobuhuro ‘Monster’ Tajima (Suzuki) als erster Fahrer die 10-Min.-Marke (9.51,278 Min.)
- Streckenrekord: 9.46,164 Minuten (Rhys Millen, Hyundai Genesis Coupé)
- Erstmals gefahren: 1916 (2013 wird die 91. Auflage ausgetragen)
- 1984 waren erstmals Europäer am Start
- 1988 und 1989 gewann Peugeot mit Ari Vatanen und Robby Unser

Zeitplan 91. Pikes Peak International Hill Climb

- 25./26. Juni (5:30–8:30 Uhr): Offizielles Training
- 27./28. Juni (5:30–9:00 Uhr): Offizielles Training
- 30. Juni (8:00 Uhr): Rennen

Offizielle Website des Rennens: <http://www.ppihc.com>