



United Kingdom The duties of a co-driver are many and varied. That thought must have crossed Robert Reid’s mind frequently, as he stood urinating in a bottle by the side of the road. Behind him lay the chronically overheating Peugeot 206 of himself and Richard Burns; the hope was that Robert’s unique radiator fluid would see them back to service. “It was all down to me!” said Robert. “I think Richard had been sweating a lot, so he wasn’t up to producing much!”

Robert’s urinary efforts were in vain, but he was right in saying that the heat and dust of Cyprus was taking its toll. Just 17 of the 51 crews that started the event finished.

Not many were in Peugeots. Harri Rovanpera charged into the lead on the opening day, before losing it with a transmission problem. Then Marcus Gronholm led, before a propshaft failure on leg two transformed his 206 into the world’s most powerful front-wheel drive car.

Retirement followed on the same stage that Gilles Panizzi – now a real force on gravel – succumbed to engine failure. And not even the contents of his co-driver’s bladder could save Richard Burns. Both Fords also broke down with metres of each other, but Citroen were a paragon of reliability with all three cars eventually finishing third, fourth and fifth.

The battle for the lead came down to Subaru’s Petter Solberg and Harri’s remaining Peugeot. Petter’s advantage heading into the final five stages was already half a minute, but he made sure of it by setting four fastest times. The Norwegian’s joy at the finish was like a cyclone hitting Limassol: it was a consummate victory achieved with his head as much as his right foot. A broken driveshaft for Harri meant he was more concerned about keeping Sebastian Loeb behind him as the rally drew to a close. His three-wheel drive Peugeot finally managed it – by less than three seconds – while Ford privateer Alistair Ginley collected the final driver’s point, finishing nearly 24 minutes behind the winner. It was that kind of weekend.

In the news...

- For the first time, Peugeot admitted that the replacement for the 206 WRC would be a 307 WRC based on the coupe cabriolet version, for marketing reasons. No word was given as to when the new car would make its debut. A few weeks later some spy shots appeared in a French national newspaper. “I hope they were expensive!” joked Peugeot boss Corrado Provera grimly.
- Skoda bade farewell to the Octavia WRC after four years. Neither car finished, with Didier succumbing to alternator failure and Toni Gardemeister crashing out.



Germany Die Pflichten eines Copiloten sind vielseitig. Dieser Gedanke mag auch Robert Reid durch den Kopf gegangen sein, während er am Straßenrand stand und in eine Flasche pinkelte. Hinter ihm stand der böse überhitzte Peugeot seines Lenkers Richard Burns, der die Hoffnung hegte, dass Roberts spezielle Kühlflüssigkeit, ihnen zumindest den Rückweg zum Service ermöglichen könnte. „Es kam nur auf mich an“, sagte Robert. „Ich glaube, Richard hat soviel geschwitzt, dass er nicht genug produzieren konnte.“

Roberts Urin-Experimente waren nicht von Erfolg gekrönt. Er hatte zweifellos recht zu sagen, dass die Hitze und der Staub von Zypern ihren Tribut gefordert hatten. Nur 17 der 51 gestarteten Teilnehmer erreichten das Ziel – darunter nur ein Peugeot. Harri Rovanperä griff am Eröffnungstag nach der Führung, bevor er sie wegen Getriebe-



problemen verlor. Dann führte Marcus Grönholm, doch ein Bruch der Kardanwelle am zweiten Tag verwandelte seinen 206 in einen der stärksten Fronttriebler der Welt. Der Ausfall kam auf der gleichen Prüfung, auf der Gilles Panizzi – nun eine ernst zu nehmende Kraft auf Schotter – mit Motorschaden strandete. Auch die Blase seines Copiloten hätte indes Richard Burns nicht retten können. Beide Ford brachen ebenfalls zusammen, nur Meter voneinander entfernt. Aber die Citroën waren ein Vorbild an Standfestigkeit. Alle drei Werkساutos sahen auf den Plätzen Drei, Vier und Fünf das Ziel.

Den Kampf um die Führung machten nun Subarus Petter Solberg und Harri Rovanperä im verbliche-



benen Peugeot aus. Petters Vorsprung vor den letzten fünf Prüfungen lag bei einer halben Minute. Mit vier folgenden Bestzeiten machte er alles klar. Die Freude des Norwegers war so überschwänglich als hätte ein Wirbelsturm Limassol erfasst. Es war ein formvollendeter Sieg – ebenso mit dem Kopf errungen, wie mit dem rechten Fuß. Eine gebrochene Antriebswelle bedeutete dagegen für Harri, dass er sich gegen Rallye-Ende nun Gedanken darüber machen musste, Sébastien Loeb hinter sich zu halten. Sein Peugeot mit Dreiradantrieb schaffte es am Ende mit nur drei Sekunden Vorsprung. Ford-Privatier Alistair Ginley sammelte indes den letzten zu vergebenden Fahrer-Punkt, er kam 24 Minuten hinter dem Sieger an. Es war eines von diesen Wochenenden ...

Neuigkeiten:

- Zum ersten Mal gesteht man bei Peugeot, dass der Nachfolger für den 206 WRC aus Marketing-Gründen ein Coupé sein wird, das auf dem Cabrio des Modells 307 basiert. Kein Wort fiel darüber, wann das neue Auto sein Debüt geben wird. Ein paar Wochen später tauchen in einer französischen Zeitung erste Erbkönig-Bilder auf. „Ich hoffe, dass sie wenigstens teuer waren“, ätzte Peugeot-Sportchef Corrado Provera.
- Die Skoda-Mannschaft sagt nach vier Jahren ihr Lebewohl zum Octavia WRC. Keines der Autos kommt ins Ziel. Didier Auriol stoppt eine defekte Lichtmaschine, Toni Gardemeister baut einen Unfall.

France Les fonctions d’un copilote peuvent prendre parfois des formes surprenantes ... Robert Reid, qui seconde Richard Burns, a été vu au bord de la route, urinant dans une bouteille ! La 206 des Anglais souffrant d’une surchauffe moteur, c’était la seule solution pour ajouter du liquide dans le circuit de refroidissement et tenter de rejoindre le parc d’assistance. « J’ai dû tout faire ! Richard avait tellement transpiré qu’il n’était pas capable de fournir quoi que ce soit. »

La septième manche du championnat 2003, qui marquait la mi-saison, a été meurtrière pour une grande partie du plateau. Sur les 54 équipages engagés, seuls 17 terminent l’épreuve. Sept pilotes sur les seize nominés sont classés.

Dès la deuxième journée, Peugeot, Subaru, Hyundai et Ford n’ont plus qu’une voiture en course, alors que les deux Skoda ont abandonné. Les fortes températures, les routes très cassantes et les parcours sinueux ont eu raison des mécaniques. Citroën est la seule marque qui échappe au massacre, avec ses trois Xsara à l’arrivée.

Handicapé par sa position de leader, Richard Burns, qui manque également semble-t-il de



volonté d’attaque, laisse la gloire à ses équipiers lors de la première étape. Harri Rovanperä et Gilles Panizzi pointent aux deux premières places jusqu’à la dernière spéciale du jour, lors de laquelle Marcus Grönholm s’empare de la tête. Petter Solberg termine la première journée en troisième position, alors que les Citroën de Sébastien Loeb et Colin McRae restent au contact.

La deuxième étape démarre mal pour Ford qui perd ses deux principaux pilotes, Markko Martin et François Duval dès la première spéciale au même endroit, moteurs cassés. C’est également l’hécatombe chez les autres constructeurs : Grönholm (arbre de transmission), Panizzi (moteur) puis Burns (joint de culasse) retournent à leur hôtel. Ils sont suivis par Freddy Loix (moteur), Tony Gardemeister (sortie), Didier Auriol (alternateur) et Tommi Mäkinen (roue arrachée). Il ne reste plus à la mi-journée que sept voitures officielles en course.

Le classement, à l’issue de la deuxième étape, ne changera plus jusqu’à l’arrivée : Solberg, Rovanperä et Loeb devancent McRae, Sainz, Hirvonen et Schwarz. Rovanperä a bien failli ne pas finir ... Un demi arbre de roue cassé à trois spéciales de l’arrivée transforme sa 206 WRC en une 3 roues motrices. Il disposait alors de plus de 3 minutes d’avance sur Loeb, et termine 3 secondes devant le Français ! A noter les premiers points d’Hirvonen sur la troisième Ford officielle et Hyundai qui double ses points au championnat grâce à la septième place de Schwarz.

A chaud ...

- Peugeot annonce que la remplaceante de la 206 WRC sera une 307 WRC développée sur la base du Coupé Cabriolet de la 307, et ce pour des impératifs commerciaux. On ne sait pas encore quand la nouvelle arme de la marque sochalienne fera ses débuts. Il semblerait qu’elle fasse son apparition après le rallye de Suède 2004.
- Après quatre ans de bons et loyaux services, Skoda abandonne l’Octavia. Elle sera remplacée dès le rallye d’Allemagne par la nouvelle Fabia WRC. La dernière sortie officielle de l’Octavia s’est soldée par deux abandons : Didier Auriol suite à un problème d’alternateur et Toni Gardemeister sur sortie de route.

Italy I doveri di un copilota sono molti e svariati. Questo pensiero deve avere frequentemente attraversato la mente di Robert Reid, mentre faceva pipi in una bottiglia sul bordo della strada. Dietro di lui c’era la sua Peugeot 206, guidata da Richard Burns, che continuava a surriscaldare. I due piloti speravano che il fluido speciale prodotto da Robert permettesse loro di continuare.



“Dipendeva tutto da me!”, ha detto Robert. “Richard aveva sudato moltissimo quindi non era in grado di produrre molto!”

Gli sforzi di Robert furono invano, ma aveva ragione a dire che il caldo e la polvere di Cipro influenzarono negativamente il rally. Solo 17 dei 51 equipaggi riuscirono a finire. E non molti guidavano Peugeot. Harri Rovanpera era in testa il primo giorno, ma perse la prima posizione a causa di un problema alla trasmissione. Poi e passato in testa Marcus Gronholm, fino a quando un’avarìa all’albero di trasmissione durante la seconda tappa trasformò la sua 206 in una WRC con solo due ruote motrici. Durante la stessa tappa, Gilles Panizzi – adesso potentissimo su terra – fu costretto a ritirarsi a causa di un guasto al motore. E neppure il contenuto della vescica del suo co-pilota riuscì a salvare Richard Burns. Le due Ford si fermarono a breve distanza l’una dall’altra ma le Citroen si dimostrarono molto più affidabili, arrivando terza, quarta e quinta.



La battaglia per prima posizione fu fra la Subaru di Petter Solberg e la Peugeot superstite di Harri. Il vantaggio di Petter, all’inizio delle ultime cinque prove, era già di mezzo minuto, ma Petter ha voluto assicurarsi. Così ha segnato quattro scratch per sigillare la vittoria. La gioia del pilota norvegese al traguardo era paragonabile ad un ciclone abbattutosi su Limassol. La sua era una vittoria perfetta: ottenuta sia con il cervello sia con il piede destro. A

causa di un’avarìa all’albero motore, la più grande preoccupazione di Harri era quella di non farsi sorpassare da Sébastien Loeb durante la prova finale. La sua Peugeot a tre ruote motrici riuscì finalmente a farcela – a meno di tre secondi – mentre la Ford privata di Alistair Ginley fu l’ultimo ad ottenere punti, finendo in ottavo a quasi 24 minuti del vincitore. Fu un week-end straordinario.



Notizie ...

- Per la prima volta, la Peugeot ha ammesso che la 206 WRC sarà sostituita dal 307 WRC, basato sulla versione cabriolet coupe, per ragioni di marketing. Non hanno detto quando sarebbe avvenuto il debutto della nuova macchina. Dopo alcune settimane alcune foto rubate apparvero su un quotidiano francese. “Spero che siano costate molto!” ha detto ironicamente il capo della Peugeot Corrado Provera, capo della Peugeot.
- La Skoda ha dato l’ultimo addio alla Octavia WRC, dopo quattro anni e **xx** rally. Nessuna delle due macchine riuscì a finire. Didier dovette arrendersi a causa di un’avarìa all’alternatore e Toni Gardemeister si schiantò.

Spain Las labores de un copiloto son muchas y variadas. Este pensamiento debió de cruzar la mente de Robert Reid más de una vez mientras orinaba en el interior de una botella a un lado de la carretera. Detrás de él, postrado, el Peugeot, que



delantera más potente del mundo. La retirada le llegó en la misma especial en que Gilles Panizzi –que es ahora un contendiente de peso en tierra– sucumbió a un fallo de motor. Y ni siquiera el contenido de la vejiga de su copiloto pudo salvar a Richard Burns.

Ambos Fords también rompieron a pocos metros el uno del otro. Sin embargo Citroen fue un arquetipo de fiabilidad al terminar sus tres coches tercero, cuarto y quinto.

La batalla por la cabeza de carrera se redujo a Petter Solberg, de Subaru, y el Peugeot superviviente de Harri Rovanpera. La ventaja de Petter cuando se dirigía hacia los últimos cinco tramos era ya de medio minuto, pero se la aseguró marcando

cuatro mejores tiempos. La alegría del noruego en la llegada era como un ciclón que azotase Limassol: fue una victoria lograda gracias tanto a su mentalidad como a su pie derecho.

La rotura de un palier obligó a que Harri tuviera que preocuparse más de mantener a Sébastien detrás de él cuando el rally llegaba a su cierre. Su Peugeot de tres ruedas motrices lo logró finalmente –por menos de tres segundos- al tiempo que el Ford privado de Alistair Ginley recogió el último punto para pilotos, después de terminar casi 24 minutos por debajo del ganador. Fue esa clase de fin de semana.

Fueron noticia...

- Por primera vez Peugeot admitió que el sustituto del 206 WRC sería un 307 WRC basado en la versión cabriolet coupé, por razones de marketing. No se dijo ni una palabra sobre cuándo haría su debut el nuevo coche. Pocas semanas después, algunas fotos robadas aparecieron en un periódico nacional francés. Corrado Provera, cabeza de Peugeot, bromeo con gesto serio: “¡Espero que fueran caras!”
- Skoda despidió al Octavia WRC, después de cuatro años y **XX** inicios de rally. Ninguno de los coches acabó: Didier sucumbió a un fallo del alternador y Toni Gardemeister se estrelló.

Japan コドライバ－は様々な責務を負っている。道路の脇でボトルに小用をたしながらロバ－ト・リ－ドの心の中にはこんな思いが去来していたはずだ。そして彼の後ろにはオーバ－ヒ－トしたブジョ－２06WR Cが横たわっていた。彼らの頼みの綱は リ－ドがラジエーターに注ぎ足そうとしている液体。このちょっと変わった液体は果たして彼らをサービ－スマ－ド連れて帰ってくれるのだろうか。
「リチャードは大量の汗をかいたから、あまり出るとは思えなかったからね」。リ－ドの希望は費えたが、彼が語った熱とダストこそ



キプロスの難しさであることは間違いない。51台がスタートし、17台がフィニッシュしたことを見てもそれは理解できる。その中には何台ものブジョ－も含まれていた。ハリ・ロバンペラは初日にラリーのリードを奪ったが、トランスミッションのトラブルで後退。チームメイトのマーカス・ Gronholmもまたプロペラシャフトが壊れ、彼の206WR Cは世界でもっともパワフルな前輪駆動車となってしまう。同じステージではグラベルでも速さを増したパニッツィがエンジントラブルで戦列を去った。そして冒頭の話通り、コドライバ－の身体から出てきた特殊な成分でさえバ－ンズを救うことはできなかった。

フォードの2台もほとんど同じ地点でトラブルが発生。その点、シトロ－ンは奇跡的な耐久性を見せて全車が生き残り3、4、5位を得ている。一方、優勝争いはスバルのベター・ソルベルグと生き残ったロバンペラのブジョ－の勝負となる。最後の5ステ－ジを残してソルベルグのリードは30秒。しかし彼はここでアクセルを緩めることなく4回のベストタイムで勝負を決める。フィニッシュでのソルベルグのはしゃぎ振り はまるでリマソルの街がサイクロンに見舞われたようだった。この勝利は彼の右足だけでなく、同じくらい頭を使ってるものと言えるだろう。

ソルベルグの後ではドライブシャフトを破損したロバンペラがロープの存在を気にしなければならなくなっていた。それでも彼の3輪駆動になったブジョ－は3秒を切る僅差ながらなんとかポジションを守る。またワークス勢の後ろではフォードに乗るブライバ－トのアリステア・ジンリ－イがウィナーのソルベルグに24分もの遅れながら1ポイントを獲得。

In the news...

初めてブジョ－は206WR Cの後継車種の存在を認める。そのマシンとは307クーペカブリオレをベースとしたもので、この車種が選ばれたのはマーケティングの理由という。それ以上はマシンがデビューするまで語れないとされたものの、数週間後にはフランスの雑誌にスクープショットが掲載された。ブジョ－のボ－ス、コラード・プロペラは「その写真でちゃんと説明になってればいいと思うけどね」と苦笑いしながら語った。シュコダはオクタビアWR Cによる最後のラリーを戦い終えた。4年間走ってきたオクタピアだが、今回は2台ともリタイア。オリオールはオルタネーターの故障、ガルデマイスターはクラッシュでオクタピアの最後を飾ることはできなかった。