

E A PROPOSITO DI MOSTRI E MUSEI

PEUGEOT 205 T16 GRAND RAID: DI 205 C'E' SOLO IL NUMERO...

Testo Edy Cipolat Bares

Pensare ai Rally e pensare alla Peugeot è abbastanza naturale. Del resto la casa del Leone, dalla prima vittoria in un rally mondiale alla fine dei rally "non moderni" (inizio anni '90), ha collezionato più di venti vittorie iridate e 2 titoli mondiali in soli 5 anni!

Analizzando attentamente le vittorie, si nota una certa predilezione alle gare estreme, dove conta la resistenza meccanica e quindi l'affidabilità.

Le prime vittorie delle Peugeot sono infatti al Safari ed in Marocco negli Anni 70, con la robusta 504.

Prima a 4 cilindri berlina e poi V6 Coupe, la 504 ha svolto al meglio il ruolo nelle gare più massacranti, dove la meccanica delle altre vetture europee (leggi Stratos, Alpine, Escort...) non era particolarmente a proprio agio. Terminata l'epopea africana e con l'avvento delle Gruppo B, la struttura delle vetture è stata radicalmente modificata, ma rimane il fatto che Peugeot ha continuato a dimostrare di poter continuare a correre e soprattutto vincere sui terreni più impervi ed insidiosi.

La messa al bando delle Gruppo B, nel 1987 impone alle case automobilistiche il ritorno alle vetture prettamente di serie ma con la massima preparazione. Corrono quindi solo le le vetture di Gruppo A e N, e diverse case automobilistiche si adattano al meglio per poter continuare a correre in questa disciplina (ne è un esempio la Lancia che conquisterà 6 titoli mondiali consecutivi proprio con le Gruppo A).

Peugeot, sotto la direzione sportiva di Jean Todt, vuole ancora dimostrare il valore delle proprie vetture seppur "facili omologazione" e decide di investire in un'altro genere di competizioni: i raid. Passando per la salita americana del Pike's Peak dove Vatanen vince nel 1988 con la Peugeot 405 T16 (fantastica la sfida con l'Audi Quattro Gruppo B S1), i raid sono un nuovo biglietto da visita per le case automobilistiche desiderose di dimostrare il proprio valore.

Dal 1978 si corse la Parigi-Dakar che è considerata il Rally Raid più difficile, lungo e pericoloso al mondo. Negli anni questa manifestazione ha cambiato percorso, lunghezza e Paesi, soprattutto per ragioni politiche. Quest'anno, al trentennale, la manifestazione è addirittura stata sospesa per questioni legate alla sicurezza (leggi terrorismo). Vincere una "Dakar" (considerate anche le tantissime vittime che purtroppo ci sono state negli anni) è come vincere a Le Mans o a Indianapolis.

Coraggio, determinazione, preparazione e soprattutto forza mentale sono i principali fattori di successo. Il mezzo meccanico deve dimostrarsi affidabile ed indistruttibile, sulle pietraie, sulle dune, sugli sterminati rettilinei dell'Africa nord occidentale e la casa automobilistica deve prevedere una perfetta organizzazione logistica (ricordiamo che l'organizzazione Peugeot è riuscita anche a salvare la vita a Vatanen nel rally di Argentina del 1985).

Peugeot ha partecipato a diverse edizioni della Dakar alla fine degli anni '80 ed è riuscita a vincere dal 1987 al 1990, tutte e 4 le edizioni. Due le vetture utilizzate: nei primi due anni la 205 T16 GrandRaid (livrea Camel nel 1987 e livrea Pioneer nel 1988), negli ultimi due la 405 T16 GrandRaid. Al museo Peugeot di San Gimignano (unico museo al mondo ufficiale oltre a quello di Sochaux), è possibile ammirare la 205 T16 GrandRaid del 1988.

Come dice il titolo, di una 205 normale ha ben poco: i fanali, la forma simile, il numero sulle portiere!!!

Un numero comunque fortunato visto che ha consentito a Juha Kankkunen di arrivare a Dakar prima di tutti, prima soprattutto del suo compagno di squadra Ari Vatanen vincitore delle edizioni '87, '89, '90, a cui proprio nel 1988 hanno rubato l'auto (episodio questo che, a distanza di 20 anni, ancora fa sorridere)!!!

Si ricorda che anche Ari Vatanen nel 1987 ha vinto con il numero 205 sulle portiere.

Tornando alla vettura, le modifiche introdotte dalla Peugeot sono diverse, ma quella più evidente è la lunghezza. Rispetto alla 205 T16 vincitrice del mondiale Rally '86, la GrandRaid è cresciuta di ben 33cm per fare posto, dietro ai sedili del pilota e del navigatore, ai serbatoi della benzina. La Dakar prevede ogni giorno una tappa di circa 700/800km, e, sommando gli eventuali km persi se non si individua correttamente il percorso descritto nel Radar, si potrebbe rischiare di rimanere senza carburante. Per questo motivo la 205 consente il trasporto di oltre 400 litri di benzina.

Altra modifica importante è alle sospensioni. La vettura si presenta circa 7 cm più alta. Il motore è depotenziato rispetto alla sorella di Gruppo B, in quanto deve risultare più affidabile. Va ricordato che la gara prevedeva circa 20 giornate di impegno.

Nel complesso, da qualsiasi angolo la guardi, questa vettura fa impressione. Abituati alla piccola 205, questo mostro da quasi 400cv, traspare potenza anche da spenta. Il cofano motore, una volta sollevato, riempie la vista di tubi, condotti di aspirazione, turbina e quant'altro sia necessario per superare oltre 10.000km di deserto.

Tornando al museo di San Gimignano, vale la pena di ricordare che vi è possibile ammirare circa 40 vetture del marchio transalpino e tra questi, oltre alla T16, ci sono altri pezzi unici in prestito dalle collezioni Peugeot France e Pininfarina. Merita insomma una visita, visto anche che Daniele Bellucci, curatore della mostra, è in grado di presentare con tutta la passione necessaria, tutte le vetture presenti.

Forza Leone!!

Info: "GALERIE PEUGEOT" Via Fugnano, San Gimignano (SI) tel. 0577-942220 - Altre immagini del Museo "Galerie Peugeot" sono disponibili su www.autoepocanordest.it, sezione "Eventi".

