

LO SPORT SECONDO PEUGEOT



Passato e Futuro, l'Alfa e l'Omega dello sport secondo Peugeot: a destra la 172 R Torpédo Grand Sport del 1926 e la 307 WRC vincitrice del Rallye de Finlande con Marcus Gronholm e seconda classificata per il campionato costruttori.

Fango, sabbia, neve e polvere: le vetture della Casa del Leone hanno scritto pagine memorabili nella storia dei Rally e dei Safari. Ora è possibile ripercorrere quei momenti di gloria nel Museo del marchio, a Sochaux

di Luca Marconetti

Ai francesi, si sa, le corse piacciono, non tanto quelle tutto pista, asfalto e messa a punto da orologeria svizzera, bensì quelle avventurose, ardite, "sporche". Fango, neve, sabbia, lingue d'asfalto (meglio ancora in terra battuta) che si arrampicano sui pendii più impensabili sono gli elementi che hanno sempre dato adrenalina alla pagina sportiva di Peugeot, una delle Case costruttrici più eclettiche e vittoriose che, proprio partendo dalle competizioni, si è evoluta e si è spesso posta ai vertici della tecnica e della meccanica con soluzioni inedite. Le protagoniste

di questa passione non possono che essere le automobili che, per la prima volta, il museo della Casa "Adventure Peugeot", ospitato nell'antica e prestigiosa sede di Sochaux, ha voluto riunire nella sua area dedicata alle mostre tematiche temporanee. Due piani di esposizione - focalizzata soprattutto su un periodo successivo agli anni '60 - che offre quello spirito prima pionieristico e poi eroico che contraddistingue la storia dei rally e dei grandi raid mondiali ai quali la Peugeot ha partecipato. Vincendo. Un legame, quello di Peugeot con le competizioni, che dura dal 1894, quando il quotidiano parigino "Le Petit Journal" organizza una corsa "pour voitures sans chevaux", da Parigi a Rouen, 126 km da fare tutti



Tra il 1966 e il 1968 l'importatore per l'Africa dell'Est Mashalls ingaggia la 204 per i Rallyes in terra africana: l'auto si aggiudica due primi posti all'East African Safari e al 1000 Miglia del Lago Tanganyika del 1967.



In primo piano la 505 STI Rallye campionessa del Campionato d'Africa del 1983. In secondo piano, non ha bisogno di presentazioni la meravigliosa 205 T16 Grand Raid Paris Dakar.

d'un fiato: delle 102 vetture iscritte, solo 17 arrivano al traguardo. Di queste, 6 sono Peugeot. L'epopea dei Safari e delle cronoscalate è ancora lontana a venire: prima la Peugeot (siamo all'inizio del '900) si fa conoscere anche fuori dalla Francia con le vetturine "Lion-Peugeot" ma soprattutto con le auto da competizione concepite dai "Charlatans", ossia Georges Boillot, Jules Goux e Paolo Zuccarelli, piloti e ingegneri Peugeot che, in un periodo di stagnazione delle competizioni con modelli mastodontici anche di 14-16 litri di cilindrata, proposero un progetto di una vettura con cilindrata inferiore e minor peso (che scandalizzò i vertici dell'azienda che subito si affrettarono a soprannominarli ciarlatani). È proprio da qui che la vicenda sportiva Peugeot spicca il volo conquistando i circuiti più prestigiosi del mondo, primi fra tutti Indianapolis (1913) e Targa Florio (1925). Bisognerà invece aspettare il 1938 per sancire l'inossidabile matrimonio con la gara francese per eccellenza, Le 24 Heures du Mans.

Arriviamo di slancio al dopoguerra quando la Francia, esaudito il sogno coloniale, comincia a farsi attirare dall'esotismo di gare estreme, tra il Kilimangiaro e il Sahara, a cavallo tra due oceani, in una parola, Africa. È il 1951 quando una 203 ("l'oca di latta", la macchina del rilancio dell'azienda) Commerciale partecipa al Raid Le Cap-Alger-Paris: un timido inizio di una storia vincente, fatta di vetture, di piloti, di uomini e della grinta che quel leone come simbolo ha sempre rappresentato. Le prime vittorie sono ancora della 203 al Rallye di Marocco del 1955 e a quello del Senegal nel 1958. È poi la volta della prima vittoria in un Safari, l'East African con la 404 nel 1963, un sodalizio quello con l'E.A. Safari che durerà fino al 1968 quando è ancora una 404 a salire sul podio (nel 1967 sono ben 12 gli equipaggi Peugeot che tagliano il traguardo). Ci penseranno la nuova berlina 504 e la sua bellissima versione coupé disegnata da Pininfarina



L'interessante prototipo della 305 Rallye con motore 6 cilindri che sarebbe dovuta succedere alla 504 coupé: ha un motore a 12 valvole con un albero a camme in testa e la trazione posteriore. Fu poi accantonata per concentrarsi sul progetto 205.



Si torna a vincere. Dopo l'incetta di titoli negli anni '80 con la 205 Gr B, nel 1999 esordisce la 206 WRC: sono suoi i tre Titoli Costruttori 2000, 2001, 2002 e Piloti nel 2000 e 2002.

a salire sui "tetti del mondo": Rallye du Bandama del 1971, 1975 e 1976; Coppa Dame al Rallye du Maroc nel 1973 e il titolo nel 1975 e 1976 fino alla svolta del 1983. La Casa di Sochaux presenta la versione da rally della popolarissima ed elegante utilitaria 205, la 205 T16. La carriera sportiva di un produttore brillante come Peugeot, viene sempre identificata da un'auto che ne ha fatto la storia. È successo per Lancia con la Delta, è successo per Audi con la Quattro ed è successo per Peugeot con 205 T16: la carriera è sfolgorante, brutale e vertiginosa. Si inizia con la vittoria al 1000 Lacs del 1984 ma nel 1985 è già titolo mondiale: a portarla in cima all'Olimpo è Timo Salonen sostituito l'anno dopo da Juha Kankkunen, di nuovo campione del mondo. Ma i rally non bastano a Peugeot: c'è ancora il miraggio delle oasi attraversate dai Safari e quello più prestigioso è intanto diventato un mito, si chiama Parigi-Dakar. La 205 T16 è regina anche qui, nel 1987 (Vatanen), nel 1988 (Kankkunen), nel 1989 (di nuovo Vatanen) e una splendida tripletta Peugeot, quella del 1990, grazie anche all'arrivo delle "spalla" 405 Turbo 16, basata sulla nuova berlina e protagonista di un'altra gara entrata nel Gotha della velocità, la salita Pikes Pike: 20 chilometri di tornanti in salita con un dislivello di 1.500 km che la 405 si è aggiudicata nel 1988 con Ari Vatanen e nel 1989 con Robby Unser. Continuano intanto i Rally come quello di Tunisia del 1988 (Vatanen) e la tripletta al Rallye dei Faraoni del 1989. Una scia di successi che sull'onda lunga della mitica 205 è arrivata, con la sua erede, la 206 WRC, a fare incetta di premi lungo tutti gli anni 2000: titolo piloti a Marcus Gronholm nel 2000 e 2002 e titolo costruttori dal 2000 al 2002. Un impegno mai finito e sempre carico di quella passione originaria che oggi si profonde nella nuovissima 208 WRC e che ha fatto di Peugeot uno dei costruttori che più di altri ha creduto nelle corse e nel brivido continuo che queste generano. ■

IL LEONE TORNA A RUGGIRE CON... 200 CAVALLI!

Sarebbe stato banale raggiungere Sochaux (430 km da Milano attraversando tutta la Svizzera e il Gottardo) con un'auto qualsiasi. Dovevamo farlo nel migliore dei modi che per noi, questa volta, è stato scegliere la cattivissima 208 GTI, l'ultimo gioiello di Peugeot. Un po' la summa della concezione di piccola vettura sportiva e prestante che la Casa del Leone non si è mai fatta mancare in listino, forse la degna erede della mitica 205 GTI. Poco importa che ora il motore - rigorosamente a benzina - sia turbocompresso (l'1,6 litri THP portato all'eccezionale potenza di 200 CV, superiore a qualsiasi concorrente) e che l'esuberanza sia frenata dai più avanzati sistemi di controllo elettronici: la sensazione è quella di trovarsi su una sportiva compatta senza filtri né compromessi, auto dove ci sono solo tu, lei e la strada da domare e divorare un velocissimo metro dopo l'altro: il cambio a 6 marce ben rapportate (soprattutto la quinta, con la quale l'auto riprende da qualsiasi velocità in pochi secondi) con la leva corta a innesti rapidi aiuta a migliorare questo feeling che trova il suo punto forte nel "volantino" (cela uno sterzo preciso e progressivo), fulcro della nuova filosofia di guida di Peugeot votata prima di tutto a piacere di guida e divertimento. E, soprattutto quest'ultimo, tra i ridenti paesini adagiati tra Svizzera e Francia, ci ha generato forti brividi lungo la schiena, come poche auto di questa categoria oggi sanno fare. Merito non solo della aerodinamica della nuova 208, ma anche del favorevole rapporto peso/potenza. Gli interni sono la quintessenza della sportività 2.0: sedili sportivi in pelle e tessuto, strumentazione in alto sul cruscotto sempre ben visibile, navigatore touch screen in posizione prominente a portata di mano, climatizzatore automatico bizona, posizione di guida raccolta ma non affaticante. Sceglietela rossa, nera o bianca. Rien de plus que GTI. E buon divertimento...

