

Rally di Montecarlo 1985: la 205 Turbo 16 e la rimonta "impossibile"



<http://motorsportmag.it/2015/rally-di-montecarlo-1985-la-205-turbo-16-e-la-rimonta-impossibile>

Venerdì 1° febbraio 1985 è un giorno storico per il Leone. Per la prima volta Peugeot vince il Rally di Montecarlo, la corsa più nota al mondo assieme alla 500 Miglia di Indianapolis e alla 24 Ore di Le Mans, due gare che pure figurano nel palmarés del Marchio. E lo fa con la 205 Turbo 16.

Dopo aver dominato con la 404 e la 504 le grandi “classiche” del Continente africano, suo mercato d’esportazione principale, nel 1984 Peugeot entra nel Campionato Mondiale Rally affrontando le migliori Gruppo B, ossia le vetture tecnicamente più esasperate. Lo fa con la 205, il modello della grande svolta commerciale e produttiva, destinato a ringiovanire l’immagine del Marchio.

Il nuovo programma agonistico, per il quale viene creata la nuova struttura Peugeot Talbot Sport - con a capo Jean Todt che ha appena smesso i panni del navigatore - si concentra sulla 205 Turbo 16. Di questa ne dovranno essere prodotti 200 esemplari stradali necessari per l’omologazione in Gruppo B, e, secondo il regolamento del Mondiale Rally, almeno 20 in configurazione “evoluzione” destinata alle competizioni.

Alla vigilia del Rally di Montecarlo, la nuova Peugeot 205 Turbo 16 è già una macchina vincente. Nell’84, dopo l’esordio al Tour de Corse, infatti, ha vinto le ultime tre gare iridate della stagione con Ari Vatanen-Terry Harryman, primi al 1000 Laghi in Finlandia e al RAC in Gran Bretagna, entrambe le prove su fondi sterrati, e il Sanremo, con i tipici asfalti liguri e i magnifici sterrati toscani.

Ma il Montecarlo, dove si affronta la neve, presente su 25 delle 33 PS in programma, è una nuova e impegnativa sfida. La partecipazione all’edizione del 1985, la 53esima della serie, viene preparata con la massima cura. Al via Ari Vatanen-Terry Harryman (telaio C11) unitamente a Timo Salonen-Seppo Harjanne (telaio C10), Bruno Saby-Jean François Fauchille (telaio C6) con i quali Todt ha completato la squadra per la nuova stagione, dopo le trattative andate a vuoto con Walter Röhrl e Markku Alen.

Il percorso di 3883 chilometri, comprensivo della tappa di concentrazione – partenze da Bad Hombourg, Barcellona, Losanna, Montecarlo, Parigi e Sestriere – comprende 33 Prove Speciali, distribuite nelle tre tappe di Classificazione (Saint-Étienne- Domaine de Rouret, Percorso Comune - Domaine de Rouret-Grenoble-Gap-Monaco, e Finale – Monaco-Monaco), per un totale di 860,7 chilometri.

Vatanen parte subito alla grande e vince la prova d’apertura, sui 2 chilometri di Dunières, ripresa in diretta da TF1. Poi è Röhrl, già quattro volte vincitore al “Monte”, che prende il largo. A partire dalla terza prova del Percorso Comune, però, Vatanen attacca a fondo, marciando a 160-180 km/h in sbandata sulla neve nelle curve più veloci. Vince cinque PS e a Grenoble può già contare su un vantaggio di 2’04” sul campione tedesco, vantaggio che sale poco dopo a 3’19”.

Ma ecco il colpo di scena. Al controllo di Gap, Harryman sbaglia i calcoli e timbra con 4’ d’anticipo. Röhrl torna di nuovo in testa, e questa volta con ben 4’41”. La delusione s’impadronisce della squadra.

«Gap...Hotel de la Paix, Vatanen e Harryman mi prendono da parte per annunciarmi una cosa spaventosa”, così Jean Todt ricorda quei momenti nel libro “205 Storia di una Sfida”.

«Terry ha timbrato con quattro minuti d’anticipo. Nei rallies i minuti d’anticipo contano doppio. Il risultato è otto minuti di penalizzazione in tempo reale. Reclamo e mi metto a calcolare: numero di chilometri rimanenti della prova di classificazione, media dello scarto Vatanen-Röhrl. La posta è impossibile: Ari è condannato al secondo posto». L’unico a mantenere i nervi saldi è proprio Vatanen. «Prima della partenza, Ari mi spaventa: “Vinceremo comunque” », continua Todt.

Il percorso finale sarà più decisivo che mai. Le prime due PS vedono gli scratch di Biasion sull’unica PS

interamente asciutta, e di Saby a La Couillole, dove Vatanen guadagna 22" su Röhr. Ora è il tedesco e il suo team ad innervosirsi ... e ci scappa l'errore clamoroso. Nella speciale Théniers-Toudon, i ricognitori consigliano gli slick. Röhr nel tentativo di distanziare l'avversario di cui sente ormai il fiato sul collo, ci prova. Ma il rischio non paga e alla fine della PS accusa 2'23" da Vatanen.

«Röhr ci passa davanti con dei racing. "Piccoli chiodi", dice dopo un'esitazione Vatanen che preferisce sempre delle soluzioni sicure e confortevoli"», così Jean Todt ricorda quei momenti sempre in "205 Storia di una Sfida". «Mi giro verso André (De Cortanze): "è qui che si decide il rally". Ci affrettiamo verso l'assistenza successiva. Chiamo gli organizzatori, in linea diretta con l'arrivo della prova. "Non muoverti, domandiamo, mi dicono... Ce n'è una che arriva, credo che sia la 2...Sì, è così: è Vatanen" . Due minuti dopo e Röhr non è ancora arrivato. Ari passa in testa con un minuto e mezzo di vantaggio. E vince"».

Di fatto, Vatanen e la Peugeot 205 Turbo 16, al quarto en-plein consecutivo, salgono in cattedra e alla fine chiudono con 5'17" su Röhr, in una classifica che vede al terzo posto Salonen e quinto Saby. Tre Peugeot nella top-five a Montecarlo, che diventano addirittura cinque nelle prime quindici, grazie ai piazzamenti di Gardere (12°) con la 205 Turbo 16 Serie 200, che è anche primo nella speciale classifica "Promozione", e Ballet (15°) con la splendida Peugeot 205 GTI.

«E' il delirio - conclude Jean Todt - talmente il Rally di Montecarlo rappresenta un simbolo magico. Mai un rally aveva conosciuto una tale intensità drammatica. Mai un pilota di rally ha ottenuto una tale prestazione. Sì, è sicuro: è uno dei più grandi"».

La 205 Turbo 16, vincitrice del Rally Montecarlo 1985

Il motore (XU8T), realizzato sulla base del blocco XU comune alla 305 GTX e alla 205 GTI di serie, è un quattro cilindri, 16 valvole con testa in alluminio, sovralimentato con turbocompressore KKK (con valvola di scarico separata e pressione di sovralimentazione di 1,4 bar) e scambiatore di calore misto, aria/aria + aria/acqua. La cilindrata è di 1775 cc (alesaggio e corsa 83 x 82 mm).

L'XU8T è montato trasversalmente in posizione centrale-posteriore, tra l'abitacolo e le ruote posteriori. Ciò consente di realizzare una vettura molto compatta, con un passo di 2.540 mm, lunga 3.823 mm e larga 1.674 mm.

Altro elemento clou della 205 Turbo 16 è la trazione integrale, per fronteggiare al meglio le più recenti Gruppo B, con differenziale anteriore e posteriore a treno epicicloidale, slittamento limitato tipo Ferguson e ponte posteriore Hypoide.

Il cambio è un cinque marce tipo TJ, le sospensioni sono a doppio triangolo con molle e ammortizzatori coassiali ancorati sul triangolo superiore, i freni a dischi ventilati AP, con pinze a quattro pistoncini, ed i cerchi sono da 15". Il tutto per un peso di 990 chili.

