

Domani il via alla Parigi-Dakar

La dodicesima edizione della massacrante corsa africana tocca per la prima volta la Libia di Gheddafi: 256 equipaggi in motocicletta o al volante di auto e camion «speciali» Vorticoso giro d'affari tra avventura e gara sportiva

Nel deserto del colonnello

Domani parte la 12ª edizione della Parigi-Dakar, una corsa snaturata dalle possenti organizzazioni ufficiali. Più di 11.000 chilometri da percorrere in territorio africano dopo l'arrivo a Tripoli. Sono 22 le nazioni rappresentate con 256 equipaggi al via, contando soltanto le auto. Oltre 50 gli italiani comprendendo moto e camion. La Peugeot, vincitrice delle ultime tre edizioni, gran favorita con Vatanen e Waldegaard.

LODOVICO BASALÙ

È una di quelle corse che sembra appartenere, per la sua filosofia, per la sua follia, per le sue tragedie, a certe imprese epiche del passato, quando la ricerca d'avventura sembrava essere l'unica molla in grado di ridestare animi allenati dal vivere quotidiano. Ed in effetti la Parigi-Dakar saltò fuori dalla mente geniale di Thierry Sabine che dodici anni fa ebbe la felice intuizione di organizzare qualcosa di diverso da ogni altra competizione motoristica. Proprio il francese, nel 1986, pagò caro il proprio argume precipitando nel deserto a bordo dell'elicottero dell'organizzazione durante una tempesta di sabbia. Ma l'idea non era più tale da tempo, tanto che il massacrante rally-raid era ormai appannaggio delle più quotate case automobilistiche, motociclistiche e... camionistiche. Il «fal da ter», emblema su cui si doveva basare la Parigi-Dakar, era presto tramontato con i privati schiacciati dalle colossali organizzazioni ufficiali.

Un po' tutti in questi lunghi anni hanno comunque avuto la possibilità di misurarsi con le insidie del percorso, dal più sconosciuto signor Rossi a nobili e regnanti annoiati dai troppi ricevimenti di palazzo, a fior di piloti con vaste esperienze nel mondo dei rally e

della Formula 1. Lo testimonia l'alto d'oro della corsa in cui compaiono nomi come quelli di Jacky Ickx, René Metge, Ari Vatanen, Juha Kankkunen. Senza contare i brillanti piazzamenti di altri come l'ex-pilota della Ferrari Patrick Tambay, vero esempio di conduttore eclettico dell'ultimo decennio.

La Peugeot parte anche quest'anno nella veste di gran favorita con due 405 T16 ufficiali affidate agli equipaggi Vatanen-Berglund e Waldegaard-Feneuil. Vatanen in particolare è alla ricerca del terzo successo, cosa finora successa solo a René Metge passato negli anni scorsi anche nella veste di organizzatore della «Tso» accanto a Gilbert Sabine, padre dello scomparso Thierry. Per Waldegaard si tratta invece della prima partecipazione alla Dakar, ma vista la grande esperienza del rallyista nordico non si tratterà certo di una presenza da comprimario. Anche perché la concorrenza più seria è sempre e tanto per cambiare di marca giapponese, con le Mitsubishi Pajero affidate agli esperti Zaninoli-Gouillet e Larigue-Maingret. Piccola polemica invece in casa Lada, che schiera la Samara a motore Porsche, una sorta di ibrido che trae origine

dal compatto fuoristrada sovietico. Questa macchina iscritta dall'importatore francese ed affidata al belga Jacky Ickx è dotata infatti di un propulsore atmosferico e non turbo, come li hanno la Peugeot e la Mitsubishi. Alla Lada avevano semplicemente preso per buone le decisioni Fisa di Balestre di proibire i motori sovralimentati per quest'anno, non immaginando un ripensamento tanto repentino. Nella sua stessa squadra e con un mezzo analogo ci sarà anche

l'irriducibile Clay Regazzoni, sempre meno intenzionato ad abbandonare il campo di battaglia. Immane come il prezzemolo ci sarà anche Ambrogio Fogar, con una Suzuki Vitara: dopo le mille esibizioni in ogni settore negli ultimi anni ora lo attende anche il giudizio del deserto.

Per il prologo prima della partenza ufficiale a Parigi il giorno di Natale. Poi trasferimento a Marsiglia, porto in cui avverrà l'imbarco per Tripoli da dove Gheddafi minac-

cia di boicottare le operazioni delle navi francesi per una mancata consegna di aerei Mirage da parte della repubblica di Mitterrand. Dalla Libia 11.416 chilometri attraverso sette Stati fino all'arrivo a Dakar previsto il 16 di gennaio. Chissà se anche quei due privatissimi italiani iscritti e rispondenti ai nomi di Scarpis e Rosset riusciranno con la loro Panda 4x4 a tagliare il traguardo: se lo facessero l'originale idea di Sabine potrebbe ancora avere un suo valore.



La Peugeot 405 Turbo 16 Gran raid favorita tra le auto; sotto, tre motociclisti lungo una pista del Sahara lo scorso anno

Peugeot 405. Arrivederci a Dakar.



Moto, un privato per correre paga settanta milioni

● Alla Dakar possono partecipare sia mezzi derivati dalla serie che veri e propri prototipi. Anche in questa specialità i giapponesi, almeno ad iscritti, dettano legge. Sono infatti ben 61 le Toyota iscritte, 35 le Nissan, 48 le Mitsubishi. Hanno vinto nel 1979 e 1980 con una moto Yamaha, ed il belga Neveu. Nel 1985 ha vinto Zaninoli con la Mitsubishi Pajero.

● I concorrenti italiani sono partiti tutti da Milano attraversando il Monte Bianco e toccando quindi Courmayeur. La cittadina valdostana ha organizzato un punto di ristoro e assistenza per i concorrenti.

● Chilometri totali da percorrere: 11.416 dei quali 3.553 di tappe di trasferimento e 7.863 di prove speciali. Rispet-

to ad alcuni anni fa la Parigi-Dakar, è stata sensibilmente accorciata e in qualche modo umanizzata. Prima i chilometri da percorrere erano più di 15.000.

● Da quest'anno le bussole computerizzate sono state vietate.

● Per correre con una moto privata alla Parigi-Dakar sono necessari oltre 80 milioni. La sola tassa di iscrizione è di 15 milioni. Cifre a più zeri per auto e camion.

● Mai rimanere senza benzina nel deserto. Un locale può chiedere (come è accaduto lo scorso anno) fino a sei milioni per un pieno, oppure 50.000 lire per un litro di acqua potabile o un milione per dormire su un pagliericcio.

Le vittorie su quattro ruote

1979 NEVEAU (Yamaha 500)
1980 NEVEAU (Yamaha 500)
1981 METGE-GIROUX (Range Rover)
1982 MARREAU-MARREAU (Renault T 20 Turbo)
1983 ICKX-BRASSEUR (Mercedes T 280)
1984 METGE-LEMOYNE (Porsche 911)
1985 ZANIROU-SILVA (Mitsubishi Pajero)
1986 METGE-LEMOYNE (Porsche 959)
1987 VATANEN-GIROUX (Peugeot 205 T16)
1988 KANKUNEN-PIIRONEN (Peugeot 205 T16)
1989 VATANEN-BERGLUND (Peugeot 405 T16)



1987: 1ª PEUGEOT 205. 1988: 1ª PEUGEOT 205. 1989: 1ª PEUGEOT 405. 1990: PEUGEOT 405 E' PRONTA A SCRIVERE UN NUOVO CAPITOLO DI QUESTA STRAORDINARIA AVVENTURA. NATURALMENTE, CHE VINCA IL MIGLIORE.

PEUGEOT 405: 18 MODELLI. BERLINA, STATION WAGON, BENZINA, DIESEL, 4X4.



PEUGEOT. COSTRUIAMO SUCCESSI.

PEUGEOT RINGRAZIA:

Shell Agip CAMEL ESSEO MICHELIN