



Sahara a misura di principiante

[da "Quattroruote - Dossier Fuoristrada e SUV " - Ottobre 2006]

Possedete una 4x4 ma non avete mai osato abbandonare l'asfalto? Scoprite il fuoristradista che è in voi. Come? Seguendo l'esempio di questi "neofiti" dell'off-road, ammalati dal deserto libico.

La prima volta a tu per tu col deserto: emozione ed insabbiamento garantiti!

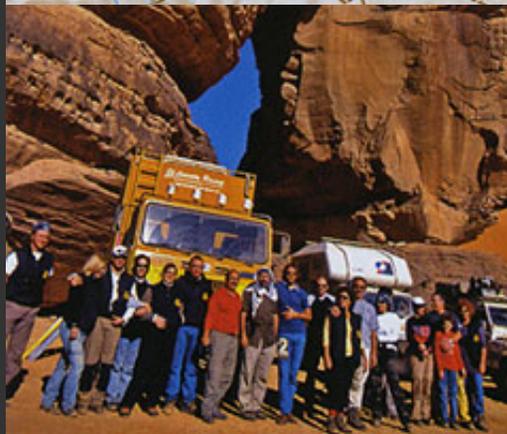
DALL'ANTICA ROMA AL CAMPO TENDATO

Tra le molte attrazioni turistiche della Libia, ecco le rovine di Sabratha, città romana restaurata negli anni 30. Poi il gruppo scopre il fascino dell'oasi di Ghadames, con le viuzze strette e le case decorate. Infine la prima notte sotto le stelle.

INSIDIOSA SEMPRE

Persino per il fuoristrada incallito la sabbia rappresenta una sfida che difficilmente si vince al primo incontro. Ma quel che sarebbe un problema insormontabile viaggiando da soli diventa, in gruppo, un'occasione di divertimento.

Un "dossier" che voglia invitare anche chi ha acquistato una 4x4 per accompagnare i bambini a scuola a tirare fuori il fuoristrada che è in lui, non può entrare nel vivo che con il deserto, sogno e meta privilegiata di ogni viaggiatore. E non può esservi migliore esortazione di questa avventura sahariana vissuta lo scorso Natale da un gruppo di persone che, fino a quel momento, la 4x4 l'avevano appunto utilizzata solo sull'asfalto.



NO AL FAI-DA-TE

Tutto ciò non tragga in inganno: nel deserto i nostri 18 "eroi" (c'era anche un bambino di dieci anni) non sono andati allo sbaraglio, ma si sono affidati alla consolidata esperienza di uno staff che, a sua volta coadiuvato da un partner locale, si è fatto carico di tutte le pratiche burocratiche (dai visti turistici in poi) e, soprattutto, ha preparato la spedizione in modo meticoloso, senza trascurare alcun dettaglio e garantendo la massima sicurezza di tutti i partecipanti. Il "Photochallenge 4x4" era, infatti, alla sua quarta edizione (la quinta è in programma per le prossime festività di fine anno) e Paolo Marin, patron della manifestazione, non è nuovo ad imprese del genere.

Ma dopo 1800 km tra sterrato e sabbia tutti hanno imparato a dominare le dune

Le pitture e le incisioni rupestri, le rocce nere e gli archi naturali del parco dell'Akakus: un viaggio nel tempo. Nel mare di sabbia, all'improvviso compare un lago...

Poi il deserto. In tutte le sue forme. E le fuoristrada che, infine, sgonfiate le gomme, si lanciano alla conquista della sabbia. Finendo... prigioniere. Ma ben presto liberate, in allegria, grazie alle pale, alle piastre, alle strop e alla forza del gruppo. E il primo campo sotto le stelle e la sorpresa, al risveglio, di ritrovarsi, auto e tende, di nuovo in qualche modo imprigionati dalla sabbia dopo una nottata di vento. Le dune ormai si affrontano con disinvoltura (senza mai sottovalutarne le insidie, tuttavia), tra salite impervie e discese spettacolari, mentre sfilano le rocce nere dell'Akakus (lunari nella loro severità) con la sabbia che arrossisce al tramonto (dopo i pallori dell'alba), le pitture rupestri e le oasi. Infine il piacere ritrovato, nella malinconia del "ritorno alla civiltà", di una doccia calda. E subito si ha voglia di ripetere l'esperienza. Già quest'anno, perché no?

Avventura formato famiglia

Foto di gruppo con arco roccioso nel parco dell'Akakus per i partecipanti alla quarta edizione del "PhotoChallenge 4x4".

L'organizzazione (nella persona dell'instancabile Paolo Marin) ha già preparato la spedizione numero cinque (22 dicembre - 10 gennaio), ancora in Libia: si arriva fino all'oasi di Al Kufrah, passando per il vulcano spento di Waw Al Namus e per le grandi dune del Ramlat Rabianah. Immutata anche la formula e lo spirito dell'iniziativa: far conoscere ai possessori di una fuoristrada (dotata di ridotte o equivalenti dispositivi elettronici) le effettive possibilità del mezzo, troppo spesso sotto utilizzato. Non sono, perciò, richieste particolari doti di guida ed è sufficiente poter contare su un "moderato" spirito d'avventura e di adattamento: si dorme in tenda (spesso sotto zero), ci si scorda la doccia per qualche giorno, si sta al volante per ore (diventando provetti domatori di dune), soprattutto ci si aiuta sempre a vicenda... In compenso, compatibilmente con la situazione, si mangia e si beve in abbondanza! Per informazioni ci si può rivolgere a Paolo Marin
Tel. 049657466 - 3483144897;
e-mail: photochallenge4x4@virgilio.it

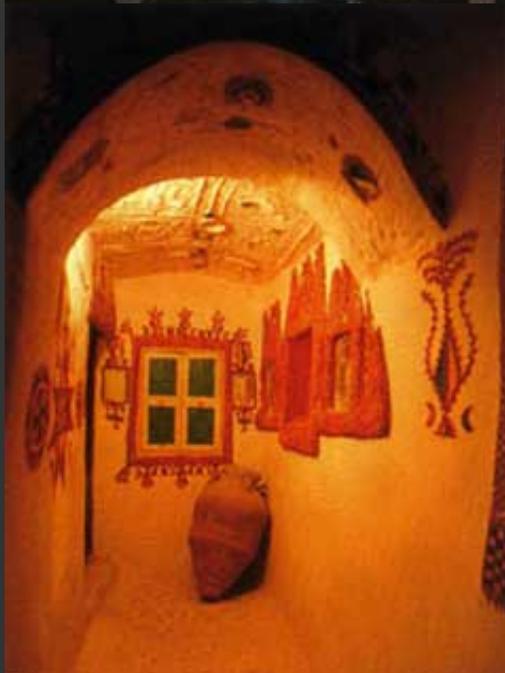


All'esame delle dune

Abbiamo appena finito di sostenere che il deserto, in fondo, è un'esperienza alla portata di tutti, anche del neofita (nel senso stretto della pratica al volante, perché abbiamo visto altresì che una buona organizzazione e una guida locale sono in molti Paesi addirittura obbligatori). Certo, però, affrontare l'avventura con un minimo di cognizione di causa, se non addirittura di esperienza diretta, aumenterebbe il divertimento. Per acquistare la necessaria sensibilità alla guida sulla sabbia è opportuno programmare (tenendo conto dei divieti nelle aree demaniali) qualche incursione su litorali abbandonati o greti di grandi fiumi in secca. Le dune di Piscinas, nella Sardegna occidentale, sono quanto di più vicino al deserto si possa trovare nel nostro Paese. Solo l'incontro con la sabbia africana, però, è il vero banco di prova di questa tecnica di guida. In ogni caso, il modo più giusto e divertente di affrontare una spedizione in 4x4 è partire in gruppo, meglio se affiatato e ben equipaggiato (e questo vale per qualsiasi meta). Nel deserto, in particolare, l'unione fa la forza: velocizza i tempi di recupero dei veicoli insabbiati e consente di distribuire il carico su più vetture per battere il nemico numero uno, il peso.

CINQUE PER QUATTRO

Sulla sabbia, infatti, il primo imperativo è "galleggiare": dunque drastica riduzione del peso superfluo (anche allo scopo di contenere il consumo elevato di carburante con il motore spesso ad alti regimi) e impiego di pneumatici "gommoni". Il peso del veicolo (che sui passi lunghi può sfiorare le tre tonnellate) deve essere distribuito sulla più ampia superficie di contatto, meglio se di forma rettangolare allungata. Non conviene, infatti, superare i 265 mm di larghezza perché così si aumenterebbe il fronte di contatto con la sabbia, che crea continuamente una montagnola frontale (resistenza al rotolamento). E' opportuno abbassare la pressione nei tratti più soffici, allungando l'impronta a terra in modo da incrementare la spinta di trazione del 30% per ogni gomma, ottenendo così una ruota motrice in più e trasformando la fuoristrada in una 5x4. Abbiamo già visto che, per riportare la pressione ai livelli originali quando si torna sull'asfalto, il compressore a bordo è assolutamente necessario.



COSTANTE E DECISA

Sulla sabbia molto soffice la pressione va quasi dimezzata rispetto a quella normale: 1-1,5 bar o addirittura meno (0,5 bar), in modo da ottenere pneumatici molto allungati. E le cinture vanno allacciate (sì, anche in pieno deserto!). Proibito accelerare e sterzare bruscamente, obbligatorio non scavare accelerando quando manca avanzamento, pena trovarsi appoggiati sul telaio. Un pò come sulla neve (come vedremo in seguito), ma qui la velocità deve essere costante e decisa (i piedi vanno tenuti fermi sui pedali per mantenere costante la velocità, nonostante gli scossoni. Un trucco: forzare leggermente la scarpa sulla parete laterale). Il tutto senza esagerare, tuttavia, maturando quella sensibilità che solo l'esperienza può dare. Ricordate che la resistenza al rotolamento rallenta ancor più rapidamente il veicolo, che può addirittura rischiare di ribaltarsi in piano se si curva in modo troppo brusco. Anche per questo i carichi sul tetto, che fanno tanto "avventura", sono da evitare il più possibile. In caso contrario, meglio astenersi da bravate che possono costare parecchio. Salire le grandi dune (la "tesi di laurea" dell'off-roader africano) ha un fascino incredibile. Scelta rigorosamente la massima pendenza, stando a cavallo delle tracce esistenti, si cerca di indovinare la marcia che non può essere più cambiata fino alla cima. Spesso è sufficiente avere le quattro ruote motrici, in prima o seconda lunga, o partire con le ridotte in seconda o terza, in funzione del rapporto di trasmissione e delle dimensioni delle gomme. Questo è il momento della rivincita del cambio automatico che, non proprio a suo agio alle alte temperature, qui la dà lunga ai migliori "piedi"! Se avete un bel sei cilindri, magari aspirato a atmosferico, con una robusta coppia già sotto i 2000 giri, il divertimento è assicurato. Ancora una volta solo l'esperienza vi dirà quando mollare l'acceleratore sulla punta della duna per superarla con l'inerzia giusta e atterrare dolcemente dall'altra parte (che va, comunque, ispezionata). Non dimenticate che durante la giornata la sabbia cambia sorprendentemente consistenza ed è più facile galleggiare all'alba quando l'umidità ha compattato i granuli. Impariamo subito a riconoscere le aree più chiare di "fetch-fetch" [pronuncia fes-fes], la polvere di sabbia che improvvisamente s'insinua sotto la gomma in una sorta di "sabbia planning" che affossa il veicolo.



CI VUOLE SENSIBILITA'

In fondo siete arrivati fin qui proprio per questo: togliervi dalla sabbia! Anche l'esperto ci casca, ma tiene subito a freno l'acceleratore, riuscendo a liberarsi con maggiore rapidità. Sapersi frenare una trentina di cm prima dell'affossamento è questione di sensibilità e fa una differenza enorme in termini di fatica per recuperare il veicolo. La prima regola è psicologica: scendere, sorridere, fare una foto, far scendere anche i compagni e alleggerire dove si può. Allenterete così la tensione e sarete più lucidi sul da farsi. Anche se un'altra 4x4 vi traina (da lontano) dovete assolutamente liberare il telaio e i differenziali: lo sforzo per una fuoristrada insabbiata può superare le due tonnellate e rischia di bloccare anche il vostro salvatore, verricello compreso. Le leggere pale in alluminio sono ideali per togliere la sabbia e creare nuovi binari di uscita: con guanti pesanti si può anche scavare a mano facendo attenzione a non ferirsi. Se avete la mitica binda (il cric meccanico), usando appositi supporti che avete fatto costruire ad hoc da un preparatore, mettete pietre o piastre in kevlar o alluminio da 1,2 metri "sotto" le ruote. Pedane e ruota di scorta sotto il pianale saranno già state eliminate alla partenza. Se possibile, abbassate davvero al minimo la pressione e ripartite con enorme cautela, in seconda lunga o ridotta, evitando accuratamente anche il minimo slittamento. E' davvero inutile tentare di ripartire se ponte e ruote non sono liberi e non avete spianato i corridoi d'uscita: sprechereste solo preziose energie sotto il sole. Anche fa gli italiani si sta diffondendo la corda elastica (tipo jumping), che sfrutta l'accumulo e il rilascio dell'energia cinetica, per dare un "morbido" colpo di grazia alla 4x4, la quale sguscerà dalla sabbia in modo del tutto naturale.

PER CHI VUOL PROVARE

Non sono molte le organizzazioni italiane che propongono viaggi nel deserto, fra queste ricordiamo:

www.africanadventures.ch

www.latitudini-italia.org

www.dimensioneavventura.org

Oltre alle proposte di viaggio, nei rispettivi siti potete trovare ulteriori consigli sull'equipaggiamento e sugli accessori più indicati per affrontare la sabbia.

MASSAGGI SAHARIANI

Ma il deserto non è solo sabbioso. Uno spauracchio per tutti è la "tôle ondulée", centinaia di chilometri di duro sterrato ricoperto da gobbe alte fino a 25-30 cm, indurite dal vento e dal passaggio di grossi camion: smontano letteralmente la schiena, le protesi dentarie, le sospensioni, i vetri, la bulloneria! Ben rigidi sulla nostra cintura da motociclista (per ridurre il lavoro della colonna vertebrale), pneumatici sgonfi di un terzo rispetto al normale, eccoci ad una decisione fondamentale: raggiungere la velocità di galleggiamento a 70-80 km/h con l'attenzione a mille, oppure – se il carico è elevato o non ce la sentiamo – procedere a 20-25 km/h, godendoci il paesaggio e l'aria condizionata. Ammortizzatori a gas, di grande sezione per raffreddare meglio l'olio, molle non troppo rigide, ma di alta qualità, qui fanno la differenza: i marchi tedeschi sono eccellenti, seguiti da alcuni australiani. Oltre all'Atlante marocchino, altre regioni desertiche hanno vere e proprie strade rocciose di montagna ("jabal" in arabo) con curve strette e bordi di strada improbabili: in questo caso il riduttore è obbligatorio. Durante il periodo delle piogge non sottovalutate l'attraversamento dei torrenti del deserto ("wadi"): ridotte inserite, velocità lenta, ma costante, magari con blocchi ai ponti inseriti, e, se necessario, in sicurezza, con strop pronta ad essere pensionata. Aspettate mezz'ora prima di immergere il differenziale caldo in acqua: la depressione che si crea per il brusco raffreddamento aspira, comunque, acqua dalle guarnizioni, mentre l'olio diventa una miscela tipo cappuccino che serve a rompere i denti del pignone e della corona. Insomma, se potete evitatelo! Un additivo ceramico nell'olio del differenziale riduce il rischio, ma non lo annulla.