

E li chiamano (ancora)

In ordine sparso, le dotazioni minime indispensabili per partire pronti a tutto

■ Fatto il pieno, pronti via? No, perché quando si parte per un'escursione in fuoristrada «vero» occorre attrezzarsi con scrupolo (e cognizione di causa). Ovviamente la dotazione necessaria cambia notevolmente (per tipologia e numero di accessori) a seconda del tipo di percorso (le piastre da sabbia o lo snorkel per il deserto, la pala leggera per la neve, il piccone robusto per il fango e via dicendo). Ma è pur vero che si deve cominciare...

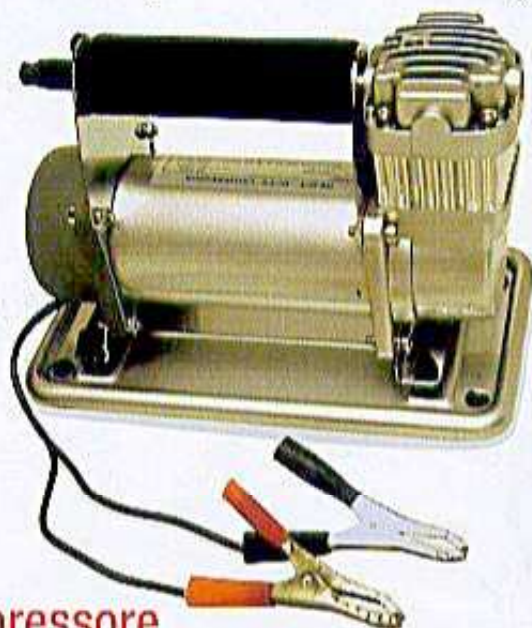
DI QUESTI NON SI PUÒ FARE A MENO

■ **Per darsi delle arie** Accessorio imprescindibile quando il fuoristrada si fa impegnativo, il compressore va scelto con attenzione. Lasciate perdere quelli venduti al supermercato che si collegano all'accendisigari (soldi buttati via); optate piuttosto per quelli specifici per l'off-road, da allacciare esclusivamente ai poli della batteria, con lungo cavo estensibile. Il Viar 400 americano o i suoi cloni, con portate di circa 42 l/min, sono ottimi, adatti anche al Sahara. Non dimenticate, inoltre, un buon manometro portatile (per esempio, il Vigil Michelin) reperibile dal gommista di fiducia.

■ **Quanti grilli per la testa** Almeno quattro (grilli) a omega (o a lira) con un Wll (Working Load Limit) di 4 e 3/4 tonnellate, forgiati e marchiati CE. Verificate che il perno passi negli occhielli di traino della vostra vettura e ricordate di non avvitarlo mai a fondo.

■ **La strop che non stroppia** Ce ne vogliono almeno un paio di almeno sei metri, verdi (codice colore, con due fili interni neri, significa tiro nominale di due tonnellate), con etichetta di collaudo. Se potete, caricatene qualcuna in più. Funzionali anche le moderne funi tessili (l'Uhmwpe - Ultra High Molecular Weight Polyethylene Fiber), acquistabili a metro, superleggere e supersicure. Solo per terreni davvero soffici, l'ultima novità è la Kerr (Kinetic Energy Recovery Rope), fune con forte allungamento programmato, da usare con una brida (morsetto) che scarichi il tiro su due attacchi al telaio.

■ **Al fuoco! Al fuoco!** L'estintore di almeno due kg deve essere ben fissato, ma a portata di mano, e naturalmente caricato. Utili anche quelli moderni a gas speciale.



Il compressore

è indispensabile per fare sul serio



I grilli devono

essere almeno quattro



Le strop

non sono mai troppe

accessori



SABBIA FACILE
Armati di tutto punto per il deserto. Ovvero: snorkel (più utile nel Sahara che sul Po), pneu, poi verricello, teli in quantità e almeno due gomme d'extra.

■ **Braccio di ferro** Anche se ne avete già uno, un piccolissimo verricello a leva (circa 1,4 tonnellate max) torna utile nel 90% delle situazioni, pesando e costando poco. Avvertenza: imparate a usarlo prima di averne bisogno.

■ **E luce fu** Una lampada portatile frontale è indispensabile per sostituire il pneumatico che si fora, manco a dirlo, al calar del sole, ma anche in molte altre occasioni.

■ **Fanno il lavoro sporco** Per il fango, stivali, pala militare robusta e piccone (ingombranti ma determinanti). Per la neve e la sabbia, pala leggera in alluminio. Un buon seghetto è indispensabile per liberarsi dei rami caduti a causa di un'abbondante nevicata.

■ **Tira e non molla** Una semplice barra rigida di traino da due tonnellate, oltre a essere regolamentare, è sicura per recuperare (non solo nel deserto) un veicolo anche per centinaia di chilometri, pure con i freni rotti.

■ **Acchiappatutto** Una rete ben tesa su tutta l'attrezzatura assicura che niente voli via, dal tetto o attraverso un finestrino. Azzerate il rischio di perdere qualcosa per strada, ma anche di danneggiare l'ambiente.

■ **Incontro elettrizzante** I cavi classici da batteria vanno scelti con sezione media (10 mm², 120 A): collegate prima il positivo (rosso) e staccatelo per ultimo.

■ **Cric e croc** I pistoni idraulici o meccanici di dotazione sono spesso ridotti all'essenziale, giusto per cambiare il pneumatico sull'asfalto. Meglio dotarsi di un più stabile carrellino da due tonnellate, portatile e leggero, da appoggiare su un tappetino o su un piccolo asse.

■ **Minutaglie** Una confezione di olio per il motore, acqua, liquido freni, servosterzo e cambio automatico, fusibili dei tipi installati (scopritene prima la collocazione) sono il minimo per avventure casalinghe. Per quelle esotiche: cinghie, candele (per benzina), filtro carburante e filtri aria lavabili... e un amico meccanico.

QUANDO IL GIOCO SI FA DURO

Prima o poi, per usura o per necessità, occorre sostituire qualche pezzo o aggiungere qualche accessorio «importante» anche per prezzo.

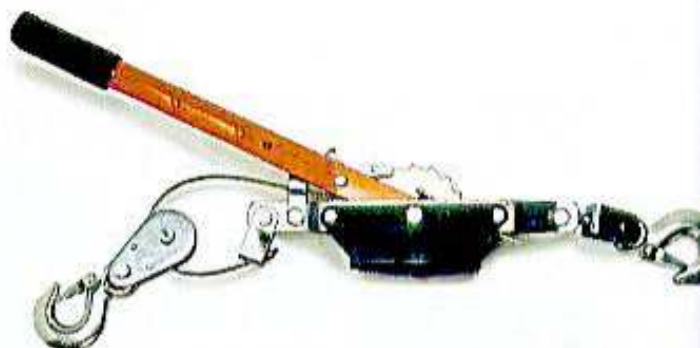
■ **Verricelli, croce e delizia** Consigliabili nelle zone di montagna e nel fango, quelli elettrici sono i più facili da installare, con varie potenze di tiro (in genere i 9000 libbre, cioè quattro tonnellate, sono l'ideale), che possono essere raddoppiate o triplicate con una o due carrucole, che è indispensabile avere a bordo e sapere usare. I cavi elettrici di collegamento alla batteria devono essere cortissimi, di grande sezione, per non limitare il forte flusso elettrico (fino a 500 A a 12 V!). Caldamente consigliata la sostituzione immediata del cavo metallico con quello tessile per facilità d'uso e sicurezza. L'affidabilità di tutti questi giocattoli è davvero molto bassa, per cui un Tractel Tirfor T 516, o verricello manuale similare a mano da 2700 kg, è il toccasana, anche per i tiri trasversali.

■ **Blocchi che sbloccano** Ancora oggi la possibilità di escludere meccanicamente al 100% l'azione (positiva su asfalto, ma spesso negativa in off-road) dei differenziali trasversali è l'atout delle migliori fuoristrada. I «blocchi» di serie sono rari come le mosche bianche, ma si possono installare su quasi tutte le 4x4 in after market. Quello pneumatico/meccanico dell'australiana Arb, con piccolo



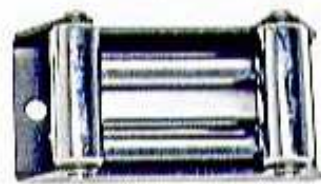
Il verricello a leva

non è mai inutile



Il verricello elettrico

si sceglie in base alla potenza di tiro



Acquisti anche on-line

Qualche indirizzo per attrezzarsi

- Ascoli Piceno www.offquattro.com
- Bari www.roverworld.com
- Bologna www.trecentosessanta.it
- Gorizia www.planctoffroad.it
- L'Aquila www.totani.it
- Lecco www.mattoano.com
- Milano www.granderg.com • www.mondo4x4.it
• www.equipe4x4.com • www.landroverteam.it
- Modena www.4technique.it
- Piacenza www.ayimor.it
- Roma www.topgear.it
- Torino www.eurofourwheeler.com
- Varese www.rtzoffroad.com
- Verona www.safarimarket.it

compressore ad aria, con quattro satelliti, ha un'affidabilità riconosciuta in tutto il mondo. Va montato con qualche precauzione e, sulle sospensioni indipendenti in particolare, deve essere usato molto dolcemente.

■ **Quelli con la ciminiera** Icona d'avventura, lo snorkel, il tubo d'aspirazione dei sommergibili tedeschi, non serve nei guadi (già a 70 cm d'acqua si hanno ben altri problemi che l'aspirazione!), ma è utilissimo nella sabbia. Il filtro aria normalmente aspira, infatti, nell'intercapedine sopra la ruota anteriore, diventando un vero e proprio «turbo» di sabbia. A oltre due metri d'altezza le cose migliorano, ma in cima va sempre applicato un filtro a «ciclone» a bagno d'olio, da pulire, nel deserto, tutti i giorni.

■ **Dimmi che binda hai...** Insieme allo snorkel simbolo dell'off-road estremo, la binda va appesa con la ruota di scorta o ben fissata all'interno. Acquistate solo l'originale Hi Lift «made in Usa» (le imitazioni si rompono subito), con piastra in plastica, estensore per sollevare direttamente la ruota, custodia e una piccola bomboletta di lubrificante spray per il «cicchetto» richiesto dal suo meccanismo. Per usarla, occorre modificare i paraurti o le pedane tubolari laterali: esercitatevi in condizioni di sicurezza perché può essere davvero pericolosa.

■ **Altezza mezza bellezza** Quando molle e ammortizzatori cedono, è l'ora dei kit di rialzo. In genere basta sollevarsi di 40 mm: si sostituiscono gli elementi elastici originali (molle, barre di torsione o balestre), inclusi gli ammortizzatori allungati e rinforzati. I migliori per affidabilità ed esperienza sono i kit tedeschi e australiani, ma verificate che vi diano boccole e correttori per barre Panhard e bracci dei ponti, per riportare agli angoli originali le ruote. Molle più rigide solo se viaggiate sempre carichi al massimo. Controllate nel montaggio che le ruote non tocchino la carrozzeria in escursione massima, che sia stato regolato il correttore di frenata e che i tubi dei freni non si strappino in estensione. L'altezza minima da terra viene aumentata solo sulle sospensioni indipendenti, ma avrete comunque sollevato il baricentro di motore, telaio e carrozzeria: dunque prudenza su asfalto e non.

■ **Blindati alla meta** Le moderne 4x4, con sospensioni indipendenti, devono essere munite di apposita blindatura inferiore, in alluminio da 8 mm, che consente di appoggiarsi dolcemente e scivolare sugli ostacoli. Anche i paraurti vanno rinforzati, con giudizio, con forme avvolgenti e non appuntite. Inutili le bull-bar, che tanto hanno contribuito alla cattiva fama delle fuoristrada. L'israeliana Asfir e l'australiana Arb propongono prodotti adatti a molti modelli, già predisposti per l'utilizzo del verricello e della binda.

■ **Dura lex sed lex** Molte modifiche (verricelli fissi, snorkel, pneumatici maggiorati, ganci traino ecc.) possono (anzi devono) essere trascritte sul libretto di circolazione tramite nulla osta della Casa madre, certificato dell'installatore e visita agli uffici della ex Motorizzazione competenti. Altre modifiche devono essere effettuate solo se realmente necessarie. Le esagerazioni non solo sono da evitare, ma spesso si rivelano controproducenti per le leggi della tecnica e della dinamica del veicolo. Parola d'ingegnere! R.C. Gli accessori fotografati sono stati gentilmente forniti da Mondo 4x4 di Segrate (Mi).



La binda

è un'icona dell'off-road estremo



Il kit di rialzo

riporta la fuoristrada in alto



L'importanza della **scarpa** giusta

Non c'è riduttore, ponte rigido o differenziale bloccabile che tenga: anche in fuoristrada, come in «Formula 1», il pneumatico è più che importante, è fondamentale. Abbiamo ripetuto all'infinito, per esempio, che la trazione integrale da sola non garantisce prestazioni adeguate sulla neve se non in presenza di coperture invernali. Allo stesso modo affrontare il fango con le gomme da asfalto vuol dire garantirsi qualche guaio. Per fortuna ci sono pneumatici specializzati, così da ottenere la migliore aderenza in ogni condizione. Basta dare un'occhiata a queste foto, che si riferiscono a quattro modelli Goodyear, per notare le differenze. Il «Wrangler HP» (foto 1) è adatto per l'impiego prevalentemente stradale: lo dimostra il battistrada, simile a quello delle gomme per vettura normali. Il «Wrangler AT/R» (2) ha caratteristiche bilanciate tra strada e fuoristrada, mentre il «Wrangler MT/R» (3) è specifico per l'off-road. Attenzione, poi, alla sigla «M+S», presente di solito sui pneumatici delle 4x4: è sufficiente per il Codice della strada, ma da sola non basta a identificare i veri «invernali», che devono avere anche lo «snowflake» (un fiocco di neve entro il profilo di una montagna) e il battistrada a tasselli molto lamellati, come quello del «Wrangler Ultra Grip» (4).